

## مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا

دراسة جيو - اقتصادية تحليلية

The India Middle East Europe Economic Corridor (IMEC): A Geo-Economic Analytical Study

أحمد يونس صالح عبد الجواد بريك\*

### ملخص:

ظهر مشروع الممر الاقتصادي بين الهند وأوروبا والشرق الأوسط خلال قمة مجموعة العشرين (G20) التي عُقدت خلال يومي ٩ - ١٠ سبتمبر عام ٢٠٢٣ في نيودلهي بالهند، ويشمل المشروع طرقاً متعددة الوسائط لنقل البضائع، وخطوط اتصالات فائقة السرعة بين أوروبا وآسيا، وكذلك خطوط لنقل طاقة الهيدروجين بين الشرق الأوسط وأوروبا، وتشارك في تدشين المشروع دول: الهند، الإمارات، السعودية، الكيان الإسرائيلي، والاتحاد الأوروبي وعنه اليونان، إيطاليا، فرنسا، وألمانيا، كما تشارك أيضاً الولايات المتحدة الأمريكية.

لقد بحثت الدول الأوروبية عن بديل لتدفق تجارتها من جنوب وجنوب شرق آسيا عبر باب المندب وقناة السويس، فكانت فكرة الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، وتحاكي بذلك فكرة مبادرة الحزام والطريق الصينية، وهو ممر متعدد الوسائط (بحري/بري) بين الهند وأوروبا مروراً بأراضي دول شرق أوسطية عبر خط قطار سريع، لضمان تدفق التجارة الأوروبية بعيداً عن التوترات في باب المندب، وقد نُشرت العديد من المقالات الصحفية التي بالغت في تقدير المكاسب الاقتصادية لهذا المشروع من قدرته على اختصار المسافة والزمن بمقدار ٤٠٪، وقد أثبت البحث الحالي أن اختصار الزمن التراكمي لا يتجاوز ١٠٪، أما تكلفة النقل فهي أعلى عبر الممر الهندي، مقارنة بالمسار البحري التقليدي عبر قناة السويس، كذلك فإن هذا الممر إذا ما أصبح أمراً واقعاً فإنه يمكنه أن يجذب إليه تجارة الحاويات، وربما يقلل من نصيب قناة السويس من هذه التجارة بما يتراوح بين (٥٪ - ٢٠٪) من إجمالي الحاويات المارة بقناة السويس حالياً.

وتقف العديد من التحديات الاقتصادية أمام هذا المشروع منها؛ زيادة تكلفة النقل عبر المسار المقترح، وتضارب المصالح الاقتصادية بين دول الممر ودول ذات أهمية في المنطقة، وكذلك التكلفة العالية للمشروع، والتنافس الشديد مع غيره من الممرات الدولية المقترحة، وغيرها من التحديات، وليس من الضروري أن تمثل هذه التحديات عائقاً يحول دون تنفيذ المشروع، ولكنها إن لم تكن كذلك فيمكنها أن تجعل من الممر الهندي ممراً إقليمياً يخدم التجارة الإسرائيلية وليس التجارة الأورو-هندية. الكلمات الدالة: الممر الاقتصادي - باب المندب - قناة السويس - التجارة الدولية - النقل البحري.

\* مدرس، قسم الجغرافيا ونظم المعلومات الجغرافية، كلية الآداب، جامعة الفيوم، [ays01@fayoum.edu.eg](mailto:ays01@fayoum.edu.eg)

## المقدمة:

تتنافس العديد من الطرق والممرات الدولية فيما بينها لجذب المزيد من أحجام التجارة الدولية للممر عبرها، ويحكم هذا التنافس العديد من العوامل الاقتصادية واللوجستية والأمنية والجيوسياسية التي ترجح كفة ممر عن آخر، فعلى سبيل المثال يرجح جانب تكلفة النقل استخدام الممرات البحرية الأخص في تكاليف النقل بشكل أكبر من الممرات البرية، في حين تهدد الأحداث الأمنية المختلفة ومنها القرصنة والأعمال الإرهابية التجارة الدولية على بعض الممرات دون غيرها، أما العوامل اللوجستية المتمثلة في التخليص الجمركي وسرعة التوصيل وتعقب الشحنات ... وغيرها، فهي أحد أهم الأسس لكفاءة نظام النقل متعدد الوسائط، وكلما ارتفعت جودة الخدمات اللوجستية، كلما كانت سرعة نقل البضائع ووصولها إلى وجهاتها أفضل وأكثر فاعلية، أما العوامل الجيوسياسية فقد باتت هي الأكثر تأثيراً في عالم اليوم، الذي تشتد فيه الصراعات والنزاعات بين الدول من أجل تأمين طرق التجارة أو من أجل فتح منافذ بحرية والوصول للمياه المفتوحة، أو من أجل السيطرة على طرق معينة لأهداف اقتصادية وسياسية.

لقد ظهر مشروع ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا India Middel East Europe Corridor (IMEC) للعلن في الربع الأخير من عام ٢٠٢٣، وتحديدًا خلال قمة مجموعة العشرين (G20) في ٩-١٠ سبتمبر عام ٢٠٢٣ في نيودلهي، وهو عبارة عن ممر يربط بين الهند وأوروبا مروراً بالشرق الأوسط، ويشمل طرقاً متعددة الوسائط لنقل البضائع، وخطوط اتصالات فائقة السرعة بين أوروبا وآسيا، وكذلك خطوط لنقل طاقة الهيدروجين بين الشرق الأوسط وأوروبا. ويعد ممر نقل البضائع المتعدد الوسائط هو محور تركيز هذا البحث، وينقسم هذا الممر إلى محورين؛ شرقي يمتد بحرياً بين موانئ الهند وموانئ دولتي الإمارات والسعودية على الخليج العربي، وشمالياً يبدأ من موانئ دولتي الإمارات والسعودية على الخليج إلى ميناء حيفا عبر خط سكة حديد سريع مروراً بأراضي دول: الإمارات والسعودية والأردن والكيان الإسرائيلي (فلسطين المحتلة)، ثم يمتد بحرياً من ميناء حيفا في الأراضي الفلسطينية المحتلة إلى موانئ بيرايوس في اليونان، وميسينا في إيطاليا، ومرسيليا في فرنسا على ساحل البحر المتوسط، وتتطلق البضائع من تلك الموانئ إلى داخل أوروبا عبر أنماط النقل الأخرى وخاصة السكك الحديدية والطرق.

أشارت التقارير المبدئية - التي تحتاج لزيادة تأكيد - إلى قدرة الممر المقترح على اختصار الوقت والمسافة بين الهند وأوروبا بما يقارب ٤٠٪ أسرع من المسارات البحرية التقليدية والتي يقصد بها هنا طريق قناة السويس<sup>(١)</sup>، كما يعتبره المحللون بمثابة وصلة تنفس

(١) جون جلابريسي، الحرب تؤخر مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا... ولكن لا تلغيه، معهد

اصطناعية للتجارة بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا أو بالأحرى بين آسيا وأوروبا يمكن أن تتخذ التجارة في أثناء التوترات الجيوسياسية التي تعج بها الدول المشرفة على المضائق البحرية التقليدية، مثل تلك المشكلات الجيوسياسية في اليمن والصومال، وحماية للتجارة الدولية من التدخلات الخارجية في تلك الممرات البحرية، كما يعده المحللون منافساً لمبادرة الحزام والطريق الصينية، ولذا تحاول الدول المشاركة بكل قوة إتمام المشروع وتنفيذه.

إن الإعلان عن مثل هذا المشروع يطرح مجموعة من التساؤلات المهمة؛ فما مدى واقعية الفوائد الاقتصادية له؟، وما مدى منافسة هذا الممر للمسار التقليدي للتجارة بين جنوب شرق آسيا وأوروبا عبر قناة السويس؟، وما هي المعوقات الاقتصادية التي تواجه المشروع؟، وتتطوي إجابة هذه الأسئلة على العديد من التحليلات التي من أهمها تحليل دور هذا الممر في اختصار المسافة والزمن والتكلفة بين الهند وأوروبا، وكذلك حجم التجارة بين الدول المشاركة في هذا الممر والمتوقع مرورها عبره. وكذلك تحليل مؤشرات الأداء المختلفة للمواني التي ستكون عقد النقل عبر المسار، لإظهار كفاءتها ومدى قوتها في تحقيق مبدأ المنافسة وجذب التجارة للمرور عبر هذا المسار، وأخيراً استنتاج المعوقات الاقتصادية والأخطار التي يُتوقع أن تحيط بهذا الممر قبل وبعد إنشائه، والتي يمكن أن تمثل مثبطات لتنفيذ المشروع، أو حتى نقطة قوة للمسار التقليدي عبر قناة السويس في حال تدشين الممر وتشغيله.

### يهدف البحث إلى:

- ١- دراسة المسار المحتمل والمواني المتوقعة للممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا.
- ٢- تحليل مؤشرات الأداء المختلفة لنظام النقل البحري الحالي بين الدول المشاركة وكذا مستوى الخدمات اللوجستية في هذه الدول.
- ٣- تحليل الدور المتوقع للممر الاقتصادي في اختصار المسافة والزمن والتكاليف بين المواني المشاركة.
- ٤- دراسة حجم التبادل التجاري الحالي بين الدول المشاركة، وتوقع حجم المنافسة بين الممر المقترح والمسار التقليدي عبر قناة السويس.
- ٥- تحديد المعوقات والتحديات الاقتصادية التي يمكن أن تواجه تنفيذ أو تشغيل الممر.

ونظراً لقلّة الدراسات الأكاديمية حول هذا الممر، وتأخر ظهور الدراسات التخطيطية من الدول المشاركة نتيجة الحرب الغاشمة للاحتلال الإسرائيلي على غزة التي بدأت بعد شهر تقريباً من الإعلان عن الممر (بدأت الحرب منذ ٧ أكتوبر ٢٠٢٣، وهي مستمرة حتى وقت نشر هذا البحث)، وكذلك لحدّثة الموضوع، فقد وجد الباحث نفسه مضطراً للمناقشة التفصيلية لكل عنصر من عناصر البحث، وهذا ما أدى لخروج البحث في حجمه الحالي، وكذلك اقتصر البحث في مناقشته للمعوقات التي تواجه الممر على المعوقات الاقتصادية، رغم وجود معوقات أخرى يمكن تناولها في بحوث قادمة بإذن الله.

ويستخدم البحث المنهج الوصفي، كما يستخدم مدخل تحليل النظم الذي يتعامل مع النقل كنظام،<sup>(١)</sup> وهو هنا يحلّل عناصر الممر المقترح من مسارات ومواني وسكك حديدية وخدمات لوجستية وغيرها، ليصل إلى المُخرج النهائي وهو توقع قدرة هذا الممر على تحقيق أهدافه، ولذا يناقش البحث العناصر التالية:

أولاً: فكرة المشروع وخصائص الممر المقترح.

ثانياً: مؤشرات الأداء لعناصر منظومة النقل البحري الحالية بين دول الممر.

ثالثاً: الأثر المتوقع للممر في اختصار مسافة وأزمنة وتكاليف النقل البحري بين مواني الممر.

رابعاً: حجم التبادل التجاري بين دول الممر والقدرات التنافسية للممر مع قناة السويس.

خامساً: التحديات الاقتصادية التي تواجه الممر.

## أولاً- فكرة المشروع وخصائص الممر المقترح:

### ١) تطور الفكرة وأهداف المشروع:

ارتبطت فكرة المشروع بمحاولات الكيان الإسرائيلي لتطبيع العلاقات مع الدول العربية في منطقة الشرق الأوسط، حيث كان ملف التطبيع له أهمية بارزة في السياسة الإسرائيلية الخارجية خلال السنوات الأخيرة، وفي ٢٠٢٠ ظهرت اتفاقيات السلام تحت مسمى اتفاق إبراهيم أو الاتفاق الإبراهيمي، وتم توقيع هذه الاتفاقيات بين الكيان المحتل ودولة الإمارات، وبين الأولى ودولة البحرين، كأول اتفاقيات للسلام مع الدول العربية منذ عام ١٩٩٤ الذي شهد توقيع اتفاقية سلام بين الكيان الإسرائيلي والأردن.

(١) سعيد عبده (٢٠١٠) جغرافية النقل مغزاها ومرواها، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ص ٦٣.

أنشأت الولايات المتحدة والهند والإمارات والكيان الإسرائيلي تحالفاً تحت مسمى "I2U2" عام ٢٠٢١، وهي مجموعة أنشأت لتحسين التعاون في مجموعة من القضايا منها ربط البنية التحتية والتعاون في مجالات الأمن والصحة والمياه والأمن الغذائي، وتمثلت الرؤية المعلنة لهذه المجموعة في أن يسير السلام محاذياً لخطى التجارة.<sup>(١)</sup> ويمكن هنا اعتبار مثل هذا التحالف هو بداية الخطى المعلنة للعديد من المشروعات في المنطقة منها مشروعات الربط بين البنى التحتية بهذه الدول.

لقد ظهرت مبادرة للربط البري بين الدول الموقعة على الاتفاق الإبراهيمي عبر خط سكة حديد تحت ما يسمى بـ "قطار السلام" وظهر هذا المشروع للعلن في مارس ٢٠٢٣، وتم تدشين ممر برياً تحت مسمى محور دبي-حيفا، وهو محور للنقل بالشاحنات للربط بين الكيان الإسرائيلي والإمارات عبر السعودية والأردن، ولكن وصول الشاحنات بين الإمارات عبر الأردن (معبور الملك حسين) إلى ميناء حيفا، يواجه عديد من العقبات البيروقراطية، حيث تضطر الشاحنات لتغيير اللوحات وتبديل السائقين والانتظار لفترات طويلة، ومن هنا سعى الكيان الإسرائيلي لتغيير هذا الوضع بحيث تخرج الشاحنات من دبي إلى حيفا مباشرة ودون عقبات، ولذا نقلت مشروع "الممر" إلى الإدارة الأمريكية لئتم صياغتها ويعاد ظهورها وكأنها أمريكية، ولذا خرج الإعلان الأخير عن المشروع يشمل الهند، ليظهر كمر إقليمياً بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا وليس بين دول معينة في الشرق الأوسط.<sup>(٢)</sup>

وقد نشر البيت الأبيض مذكرة التقاهم لمشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا في سبتمبر ٢٠٢٣، التي أوضحت التزام حكومات المملكة العربية السعودية، الاتحاد الأوروبي، جمهورية الهند، الإمارات العربية المتحدة، الجمهورية الفرنسية، جمهورية ألمانيا الاتحادية، والجمهورية الإيطالية، والولايات المتحدة الأمريكية، بالعمل معاً لإنشاء الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا.<sup>(٣)</sup>

(١) مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية (٢٠٢٣)، مجموعة العشرين ومشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، مجلة مسارات، ديسمبر. ص ٨.

(٢) ربيع محمد محيي (٢٠٢٣): مشروع الممر الهندي الأوروبي: النشأة والتطور والدور الإسرائيلي، مركز أبعاد للدراسات الاستراتيجية، أكتوبر، ص ٨-١٠،

<https://dimensionscenter.net/storage/mshroaa-almmr-alhndy-alaoroby-alnsha-oalttor-oador-alasravily/%D9%85%D9%85%D8%B1%D8%A7%D9%84%D9%87%D9%86%D8%AF-2-compressed.pdf>

(٣) The White House, 2023, Memorandum of Understanding on the Principles of an India - Middle East - Europe Economic Corridor, September, 9.

وتعتمد فكرة المشروع على اختصار المسافة بين الهند وأوروبا عبر مسار متعدد الوسائط (بحري/حديدي) لنقل البضائع بحريا بين الهند ومواني الخليج العربي، ثم النقل عبر خط سكة حديد من مواني الخليج العربي إلى ميناء حيفا في الأراضي الفلسطينية المحتلة، ومنها إلى مواني أوروبا (شكل ١).

تتمثل الأهداف المعلنة للمشروع ككل بما في ذلك ممرات نقل الطاقة النظيفة ونقل البيانات فيما يلي<sup>(١)</sup>:

- ربط الهند بأوروبا من خلال خطوط السكك الحديدية والمواني البحرية القائمة عبر (الإمارات، والسعودية، والأردن، والكيان الإسرائيلي).
- ربط قارتي أوروبا وآسيا بالمراكز التجارية، والعمل على تعزيز التبادل التجاري وتسهيل مرور البضائع وتحفيز الاستثمارات الجديدة، وتوفير فرص العمل النوعية.
- تعزيز أمن الطاقة النظيفة وتصديرها، من خلال تيسير عملية نقل الكهرباء المتجددة والهيدروجين الأخضر النظيف عبر كابلات بحرية وخطوط أنابيب.
- تنمية الاقتصاد الرقمي عبر الربط والنقل الرقمي للبيانات، من خلال كابلات الألياف البصرية، ومن ثم ربط المجتمعات بالإنترنت الآمن والمستقر.

## ٢) المسار المقترح لنقل البضائع وخصائصه العامة:

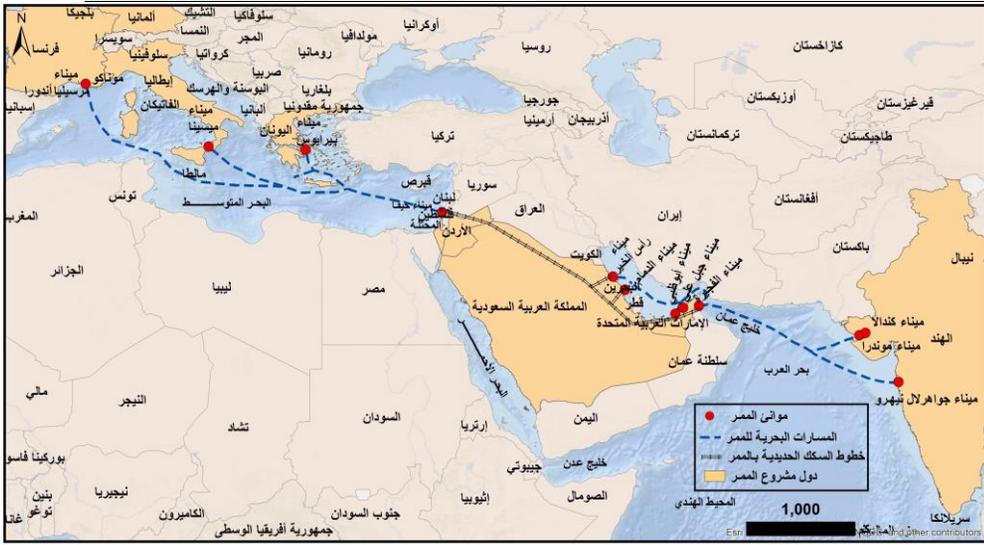
وينقسم مسار الممر المقترح الشكل (١) إلى محورين على النحو التالي:

### ١- المحور الشرقي (المحور البحري):

يربط هذا المحور بين الهند والشرق الأوسط، ويمتد من مواني الهند إلى مواني الإمارات والمملكة العربية السعودية على الخليج العربي ويبدأ من ثلاثة مواني هندية (جواهر لال نهرو في مومباي، ومينائي كندالا وموندراف في غوجارات) إلى خمسة مواني خليجية هي مواني (جبل علي، أبوظبي، والفجيرة في الإمارات) و(الدمام، ورأس الخير في السعودية) ويمتد في المتوسط لمسافة ٢٠١١ كم عبر بحر العرب وخليج عمان، ومضيق هرمز والخليج العربي. ويوضح الجدول (١) مصفوفة المسافات البحرية بين المواني على هذا المسار.

(١) سامية بيبس (٢٠٢٣): الممر الاقتصادي الجديد بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا وانعكاسات حرب غزة عليه، مجلة شؤون عربية،

العدد ١٩٦، <https://shorturl.at/gtdZB>.



شكل (١) : المسار المقترح ومواني الممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا.

المصدر: الباحث اعتمادا على برنامج ArcGIS 10.8.

جدول (١) : مصفوفة المسافات البحرية بين مواني المحور الشرقي لمشروع الممر الهندي (كم)\*

من ميناء/إلى ميناء	جواهر لال نهرو	كندالا	موندرا	المتوسط
جبل علي	2093	1652	1612	1786
الفجيرة	2005	1714	1480	1733
أبو ظبي	2182	1926	1700	1936
الدمام	2520	2104	2040	2221
رأس الخير	2708	2341	2090	2380
المتوسط	2302	1947	1784	2011

\*تقاس المسافات البحرية بوحدة الميل البحري، ولتقريب المفاهيم وسهولة المقارنات فيما بعد تم تحويل كل المسافات البحرية إلى وحدة الكيلومتر (الميل البحري = ١.٨٥٢١ كم).

المصدر: حسب المسافات باستخدام موقع <https://www.searates.com/ar/services/distances-time>

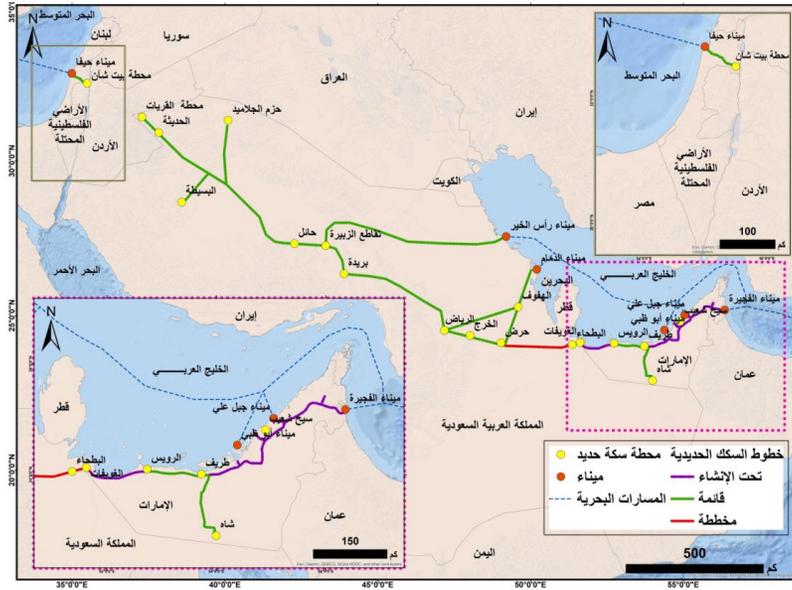
## ٢- المحور الشمالي (المحور المتعدد الوسائط):

يربط هذا المحور بين الخليج العربي من المواني الخمسة سابقة الذكر والمواني الأوروبية الثلاثة المقترحة (بيرايوس في اليونان، وميسينا في إيطاليا، ومرسيليا في فرنسا)، وينقسم إلى طريقتين على النحو التالي:

أ- الطريق البري: ومن المخطط أن يكون خطا حديديا سريعا يمتد من المواني الإماراتية والمواني السعودية سابقة الذكر، وحتى ميناء حيفا على البحر المتوسط بالأراضي الفلسطينية المحتلة،

وتتراوح المسافة بين هاتين الجهتين بين ١٦٥٠ كم بين مينائي الدمام وحيفا، إلى ٢٧٥٠ كم بين مينائي الفجيرة وحيفا<sup>(١)</sup>، وتقع نسبة ٣٢.٧٪ من الطريق بين ميناء الفجيرة وميناء حيفا داخل الحدود الإماراتية، بينما تقع النسبة الأكبر (٦٨.٤٪) داخل حدود السعودية، وتقع نسبة ٨.١٪ داخل الحدود الأردنية، بينما تقع نسبة ٢.٦٪ تقريبا داخل الحدود الفلسطينية المحتلة. وستمتد شبكة الخطوط الحديدية بين مواني الخليج وميناء حيفا، وهذه الشبكة منها خطوط قائمة بالفعل وأخرى جاري إنشائها كجزء من مشاريع ربط بين دول الخليج وبعضها، وأخرى مخطط إنشائها ضمن مشروع الممر الهندي الأوروبي، وتتمثل هذه الشبكة في:

- **خطوط السكك الحديدية الإماراتية:** تشمل هذه الخطوط مشروع قطار الإتحاد، وهو مشروع لربط ١١ مدينة من مدن الإمارات ببعضها البعض وربطها بالحدود السعودية والعمانية كجزء من خطة الربط الحديدي بين دول مجلس التعاون الخليجي، بسرعة تصل إلى ١٢٠ كم/ساعة (شكل ٢)، وشملت المرحلة الأولى من هذا المشروع مسافة ٢٦٤ كم بين مناطق شاه وحيشان وميناء الرويس، وتشمل قطار ركاب وآخر للبضائع، وانطلقت أول رحلة تجارية على هذا المسار في ديسمبر ٢٠١٥.



شكل (٢): مسارات السكك الحديدية في المحور الشمالي لممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا

المصدر: من اعداد الباحث اعتمادا علي:

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rail\\_transport\\_map\\_of\\_Saudi\\_Arabia.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rail_transport_map_of_Saudi_Arabia.png)

- مركز رؤية للدراسات الاستراتيجية متاح على الرابط المختصر التالي: <https://rb.gy/fsjv9p>

- سكة حديد (الاحتلال الاسرائيلي) [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/22/Israeli-Palestinian\\_Railways.svg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/22/Israeli-Palestinian_Railways.svg)

(١) قيست المسافات اعتمادا على خرائط جوجل Google Maps.

أما المرحلة الثانية فتشمل مسافة ٦٠٥ كم وتضم أربعة مراحل فرعية وبدأت عام ٢٠٢٠ وانتهت المرحلة (أ) منها بخط سكة حديد بين الغويقات على الحدود الإماراتية السعودية وميناء الرويس بطول ١٣٩ كم. في حين أن المرحلة (ب) تمتد من طريف إلى سيح شعيب لمسافة ٢١٦ كم، والمرحلة (ج) من الشارقة وحتى ميناء جبل علي بمسافة ٩٤ كم، وتمتد المرحلة (د) بين مينائي الفجيرة وميناء خورفكان بالشارقة لمسافة ١٤٥ كم.

ويشمل المشروع ربط أربعة موانئ رئيسية (الفجيرة، خورفكان، جبل علي، الرويس) وبناء سبعة مراكز لوجستية، ومحطات شحن ومخازن ومن المتوقع أن يصل حجم البضائع المنقولة بواسطة السكة الحديد ٨٥ مليون طن عام ٢٠٤٠<sup>(١)</sup>.

#### • خطوط السكك الحديدية السعودية<sup>(٢)</sup>:

يعرف الجزء الواقع في المسار المقترح للممر الهندي باسم "شبكة قطار الشمال"، ويبلغ طول الخطوط الحديدية القائمة والمخططة بها ٢٧٥٠ كم وتضم قطار الشمال للركاب بطول ١٢٥٠ كم بين مدينة الرياض ومنطقة الحديثة قرب الحدود الأردنية، وقطار الشمال للشحن بطول ١٥٥٠ كم ويمتد من منجم الجلاميد عند الحدود السعودية الأردنية ثم إلى البعيثة في القصيم ومنها إلى ميناء رأس الخير، وينقل الأسطول الحالي على هذا الخط الفوسفات والبوكسايت والكبريت المنصهر وحامض الفوسفوريك.

تتسم خطوط السكك الحديدية المطلوبة لهذا المسار بعدم اكتمال ترابطها، حيث توجد قطاعات غير مبنية أساساً، فمن إجمالي أطوال والتي من المخطط لها أن تصل إلى ٢٩١٥ كم من ميناء الفجيرة الإماراتي إلى ميناء حيفا في أراضي فلسطين المحتلة، فإن هناك قطاعات غير مبنية تصل أطوالها إلى ١٠٩٥ كم أي بنسبة ٣٧.٦٪ من أطوال الشبكة الحديدية المخططة بين الميناءين، وإن كان العمل جاري حالياً على أجزاء من هذه الشبكة بطول ٥٣٦ كم<sup>(٣)</sup>. وهناك قرابة ٢٦٠ كم من هذه الأطوال المراد تشديدها من السكك الحديدية تمتد من منطقة القُرَيَات السعودية وحتى منطقة "بيت شان" في الأراضي الفلسطينية المحتلة، وتمتد معظم هذه الوصلة داخل الأراضي الأردنية، في حين أن الأطوال الباقية تقع

(١) مركز رؤية للدراسات: قطار الاتحاد، الرابط

<https://roayahstudies.com/2022/08/05/%D8%A7%D9%84%D8%A7%D8%AA%D8%AD%D8%A7%D8%AF-%D9%84%D9%84%D9%82%D8%B7%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D8%A5%D9%85%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D8%AA/>

(٢) الخطوط الحديدية السعودية، شبكة الخطوط الحديدية بالملكة السعودية

<https://www.sar.com.sa/ar/about-sar/ournetwork/>

(٣) India-Middle East-EU corridor to have multiple routes, but hurdles remain,

<https://www.thehindu.com/news/national/india-middle-east-eu-to-have-multiple-routes-but-hurdles-remain/article67315835.ece>

داخل الإمارات العربية المتحدة كجزء من مشروع قطار الاتحاد، وكذلك وصلات بين المواني والمستودعات الجمركية والشبكة الأساسية، وكذلك وصلات داخل أراضي المملكة العربية السعودية.

ب- **الطريق البحري:** ويمتد بحريا بين ميناء حيفا وثلاثة مواني أوروبية تشمل ميناء بيرايوس في اليونان ولمسافة ١٢٤٥ كم، وميناء ميسينا في جنوب إيطاليا بمسافة بحرية تصل إلى ١٩٢٠ كم، وميناء مرسيلا في فرنسا بمسافة بحرية تصل ٢٩٤٥ كم تقريبا، وهذه المواني ليست هي الوحيدة التي يمكن أن تستقبل البضائع، فمن الممكن أن يشمل المسار البحري موانئ أخرى في أوروبا وأمريكا الشمالية أيضا فيما بعد.

### ٣) خصائص مواني الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا:

#### أ- مواني المحور الشرقي:

وتشمل مواني دول؛ الهند والإمارات والمملكة العربية السعودية، (شكل ١)، وتتمثل في:

● **ميناء موندرا:** يقع على الساحل الغربي للهند عند مدخل خليج كوتش Gulf of Kutch ويعد ميناء موندرا أكبر المواني الخاصة بالهند حيث تقوم شركة أداني جروب Adani Groub بتشغيله، ويمتلك الميناء ٢٨ رصيف، بعمق يصل إلى ١٧.٥م، ويقوم الميناء بشحن العديد من البضائع الجافة Dry Bulk والسائبة Break Bulk، والسائلة Liquid Bulk، ومنها النفط الخام، والغاز الطبيعي المسال، والقمح، والبضائع المدرجة Roll of on - Roll of كالسيارات، وغيرها، كما يمتلك الميناء أربعة محطات للحاويات بسعة ٧.٥ مليون حاوية نمطية وهو بذلك يحتل المركز الأول بين مواني الهند، كما يعد الحوض الغربي للميناء أكبر محطة لاستيراد الفحم في العالم، ويتصل الميناء بمناطق الظهير بشبكة من السكك الحديدية والطرق المرصوفة، كما يرتبط بمطارات تجارية على مسافة ٦٠ كم فقط، كما يتوفر لدى الميناء مستودعات ومخازن ذات سعة تخزينية ضخمة.<sup>(١)</sup>

● **ميناء كندالا:** يقع على الساحل الغربي للهند في خليج كوتش Gulf of Kutch وعلى بعد ٩٠ كم من فم الخليج، يتوزع الميناء في ثلاثة مواقع وهي؛ كندالا، وفادينار، وتونا تيكرا، ويمتلك الميناء ٢٨ رصيفا موزعة على هذه المواقع، وهي ٦ أرصفة للنفط والمواد الجافة السائبة والأمونيا، و ١٥ رصيفا متعدد الأغراض والمواد الجافة السائبة في خور كندالا، و ٤ أرصفة للمواد السائبة في تونا تيكرا، و ٣ أرصفة للمنتجات في فادينار.

(1) Adani Groub, adani ports and special economic zone ltd., welcomes the master, officers and crew to mundra port, <https://www.adaniports.com/media/Project/Ports/PortsAndTerminals/Mundra-Documents/Marine-Documents/port-information-booklet.pdf>

وتتراوح أعماق أرصفة الميناء بين ٩.١ - ١٣ مترا في خور كندالا، و١٦.٢ مترا في تونا تيكرا، وبين ١٤ - ٣٠ مترا في فادينار، كما تتوفر بالميناء مستودعات للبضائع السائبة بسعة ٢.٣٧ مليون كيلولتر، والبضائع الجافة بعدد ٣٥ مستودعا. وقد وصلت نسبة المواد البترولية والنفط ٦٤٪ من نسبة البضائع بالميناء، وبلغت نسبة المواد الجافة ٢١٪، بينما بلغت نسبة الفحم ١١٪، و ٤٪ أسمدة. (١)

● **ميناء جواهر لال نهرو:** يعرف أيضا بميناء نافا شيفا Nhava Sheva ويعد ثاني أكبر ميناء للحاويات في الهند بعد ميناء موندرا، حيث يستأثر الميناء بنسبة ٥٠٪ تقريبا من تجارة الحاويات الهندية، بحجم إجمالي ٦.٠٥ مليون حاوية نمطية، كما يحتل الترتيب ٢٦ بين أعلى ١٠٠ ميناء للحاويات في العالم، ويقع على الساحل الغربي للهند في منطقة نافا مومباي، ويمتلك الميناء ٨ محطات للشحن، بإجمالي ١٩ رصيف قائم ومخطط<sup>(٢)</sup>، بأطوال تتراوح بين ٣٠٠ و ١٠٠٠ متر، وبأعماق تتراوح بين ١٢.٥ و ١٦.٥ مترا، كما يمتلك عددا من مستودعات ومخازن المواد السائبة للأمونيا وحمض الفسفوريك، والزيوت، والمواد البترولية وعديد من المواد الكيماوية بإجمالي سعة تخزينية ٦٠٨١٢٥ كيلو لتر. ويتمتع الميناء باتصال قوي بمنطقة الظهير عبر شبكة الطرق السريعة. (٣)

● **ميناء جبل علي:** يقع في إمارة دبي على ساحل الخليج العربي، ويعد أكبر ميناء على الطريق بين روتردام وسينغافورة، ويمتلك الميناء سبعة محطات للشحن بإجمالي عدد أرصفة بلغ ٦٧ رصيفا<sup>(٤)</sup>، منها ٤ محطات للحاويات بعدد ٢٨ رصيف حتى الآن، ويعد تطوير المحطة الرابعة سيزداد عدد الأرصفة وستصل السعة الاجمالية للميناء إلى ٢٢.٤ مليون حاوية مكافئة، ومحطة للبضائع السائبة الجافة والبضائع العامة General Cargo بعدد ٢٧ رصيف، ومحطة للسيارات، ومحطة للبضائع السائبة بمتوسط عمق يصل ١٥ متر، وهي جميعها تتكامل مع مرافق لوجستية لخدمة الميناء وأكبر المناطق الاقتصادية في الشرق الأوسط (منطقة جافزا الحرة). وتعد مناولة الحاويات هي البضائع الأساسية في الميناء، وتبلغ

(١) AECOM (2016), MASTER PLAN FOR KANDLA PORT, [http://sagarmala.gov.in/sites/default/files/5.Final\\_Master\\_Plan\\_Kandla.pdf](http://sagarmala.gov.in/sites/default/files/5.Final_Master_Plan_Kandla.pdf), PP. 2-1:3-9.

(٢) الموقع الرسمي لميناء جواهرلال نهرو [https://www.jnport.gov.in/jnpt\\_info](https://www.jnport.gov.in/jnpt_info) تم الدخول بتاريخ ١٧-

(٣) IR CLASS (2020), Jawaharlal Nehru port Trust (JNPT) Risk Assessment report [https://jnport.gov.in/filedata/JNPT\\_RA\\_FINAL\\_23\\_2020\\_06\\_02\\_13\\_15\\_50.pdf](https://jnport.gov.in/filedata/JNPT_RA_FINAL_23_2020_06_02_13_15_50.pdf), P. 28,33-35.

(٤) DP world, Jebel Ali Port – Dubai's gateway to the world, <https://wpassets.porttechnology.org/wp-content/uploads/2019/05/25183954/PT41-14.pdf>, P 15.

السعة التصميمية له ٢٢.٤ مليون حاوية مكافئة<sup>(١)</sup>، وقد بلغ عدد الحاويات التي تم مناولتها في مواني دبي ١٤.٠١ مليون حاوية نمطية عام ٢٠٢٢<sup>(٢)</sup>، وتبلغ هذه النسبة ١٧.٧٪ من إجمالي الحاويات التي تم مناولتها في مواني الشركة العالمية للمواني التي تقوم بتشغيل ميناء جبل علي.<sup>(٣)</sup>

● **ميناء الفجيرة:** يقع ضمن مواني أبو ظبي، على ساحل خليج عدن قبيل مضيق هرمز بنحو ٧٠ ميلا بحريا، وهو الميناء الوحيد متعدد الأغراض في دولة الإمارات، ويستخدم لمناولة الحاويات والبضائع المدرجة (المركبات)، والبضائع العامة، والبضائع السائبة الجافة، واستقبال السفن السياحية. وتتمتع محطة النفط بالميناء (FOTT) بعدد ٩ أرصفة رئيسية و١٤ رصيفا فرعيا، بالإضافة إلى ٤ أرصفة مخصصة لناقلات النفط منخفضة الكبريت، بالإضافة إلى إمكانية إنشاء عددا آخر من الأرصفة المخصصة لاستقبال ناقلات البترول، وتتراوح الأعماق بين ٩ - ٢٦ مترا، كما يمتلك الميناء ٥ أرصفة للبضائع السائبة الجافة والبضائع العامة، بعمق يصل ١٥ متر، وكذلك ٤ أرصفة لمناولة الحاويات بعمق ١٥ مترا لاستقبال سفن بطول ٣٣٠ متر بحد أقصى<sup>(٤)</sup>، وقد بلغت الطاقة الاستيعابية للميناء ١.٣ مليون قدم للشحن العام، و ٧٢٠ ألف حاوية نمطية.<sup>(٥)</sup>

● **ميناء أبو ظبي:** يقصد هنا بميناء أبو ظبي مجموعة المواني التجارية وخاصة مينائي خليفة وزايد، ويعد ميناء خليفة الواقع بين أبو ظبي ودبي أحد المواني الرئيسية بالإمارات ويعمل على مناولة البضائع العامة والحاويات والبضائع المدرجة والسائبة الجافة والسائلة والغازات، كمرفق متعدد الأغراض، ويملك الميناء ٣٦ مرسى بغاطس يصل إلى ١٨.٥ مترا، وطاقة استيعابية للحاويات بلغت ٧.٨ مليون حاوية نمطية، وطاقة استيعابية للشحن العام بلغت

(١) DP World, Jabel Ali port, <https://transportlogisticsea.com/wpcontent/uploads/2023/09/fbecfd7ebfb4dcd8df8a194d512648d.pdf>, P.1.

راجع أيضا موقع شركة DW World، باللغة العربية <https://www.dpworld.com/ar/uae/ports-and-terminals/jebel-ali-port> تم الدخول بتاريخ ١٧-٣-٢٠٢٤.

(٢) مركز دبي للإحصاء، إحصاء عدد الحاويات التي تم مناولتها في ميناء جبل علي، الموقع الرسمي [https://www.dsc.gov.ae/Report/DSC\\_SYB\\_2022\\_11\\_07.pdf](https://www.dsc.gov.ae/Report/DSC_SYB_2022_11_07.pdf) تم الدخول بتاريخ ١٧-٣-٢٠٢٤.

(٣) الموقع الرسمي لشركة DP world المشغلة للميناء جبل علي، تم الدخول بتاريخ ١٧-٣-٢٠٢٤ <https://www.dpworld.com/news/releases/dp-world-reports-ahead-of-market-volume-growth/Port-of-Fujairah,the-infrastructure-overview-of-Fujairah>, تم الدخول بتاريخ ١٧-٣-٢٠٢٤، <https://fujairahport.ae/port-overview/infrastructure-overview/>

(٤) هيئة موانئ أبو ظبي، مرفأ الفجيرة: <https://www.adports.ae/ports-terminals/terminals/fujairah-terminals/> تم الدخول بتاريخ ١٧-٣-٢٠٢٤.

٢٥ مليون قدم، وطاقة بلغت ١٥ ألف مركبة للمركبات والبضائع المدرجة. وقد تم مناقشة ٤.٣٣ مليون حاوية نمطية عبر ميناء خليفة عام ٢٠٢٢، ومن المخطط ان يتم تطوير سعة محطات الحاويات بالميناء لتصل ١٥ مليون حاوية نمطية. (١)

أما ميناء زايد فيعد الميناء الرئيس في إمارة أبو ظبي ويقع في الطرق الشمالي الشرقي لجزيرة أبو ظبي ويضم ٢٥ رصيفا بحريا بمتوسط أعماق يتراوح بين ٩-١٣ مترا (٢)، فهو ميناء تجاري يقع في قلب ساحل مدينة أبو ظبي، ويستقبل البضائع العامة، والسائبة الجافة، والسائبة السائلة، والسفن السياحية، حيث يمتلك ٢١ مرسى بغاطس ١٣ مترا، وطاقة استيعابية بلغت ٧.٥ مليون قدم للشحن العام. (٣)

● ميناء الدمام (ميناء الملك عبد العزيز): هو الميناء الرئيس في المملكة العربية السعودية على الخليج العربي، ويمتلك الميناء ثلاث محطات بعدد ٤٣ رصيفا، كما يضم عددا من المحطات الفرعية لمناولة البضائع المبردة والأسمت والحبوب السائبة والحديد الخام ومنصات الغاز والبتترول، كما تبلغ الطاقة الاستيعابية للميناء ١٠٥ مليون طن. (٤)

وقد بلغ حجم البضائع التي تم مناولتها خلال عام ٢٠٢٢ في كل الموانئ السعودية ٣٥٩ مليون طن، كان نصيب ميناء الملك عبد العزيز منها ١٠.٥٪ (٣٧.٩ مليون طن) وتأتي الحاويات بنسبة ٥٧.٦٪ من إجمالي حجم البضائع التي تم مناولتها بالميناء خلال عام ٢٠٢٢ تليها بضائع الصب السائلة بنسبة ٣٠.٣٪ تقريبا. (٥) ويأتي ميناء الملك عبد العزيز في المركز الثاني بعد ميناء جدة الإسلامي في مناقلة الحاويات، حيث يبلغ نصيب الأول ٤١٪ تقريبا من الحاويات المناولة بمواني المملكة، بينما يبلغ نصيب الثاني ٤٢٪ تقريبا. (٦)

(١) AD ports Group, 2023, Integrated Annual Report and Accounts 2022

<https://www.adportsgroup.com/en/investors/annual-report-0020x>, P37.

(٢) سعيد عبده (١٩٨٩): موانئ دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة في جغرافية النقل البحري، مجلة رسائل جغرافية، العدد ١٢٤، الجمعية الجغرافية الكويتية وقسم الجغرافيا بجامعة الكويت، الكويت، ص ٤٢.

(٣) الموقع الرسمي لمجموعة موانئ أبو ظبي:

<https://www.adports.ac/ar/%d8%a7%d9%84%d9%88%d8%a7%d9%86%d8%a6-%d9%88%d8%a7%d9%84%d9%85%d8%ad%d8%b7%d8%a7%d8%aa/d8%a7%d9%84%d9%85%d8%a7/d9%85/d9%86/d8%a7/d8%a1-%d8%b2/d8%a7/d9%8a/d8%af>. تم الدخول بتاريخ ٢٠٢٤-٣-١٨

(٤) الهيئة العامة للموانئ السعودية، الموانئ السعودية <https://mawani.gov.sa/ports> تم الدخول بتاريخ ٢٠٢٤-٣-٢١

(٥) الهيئة العامة للإحصاء ٢٠٢٣، بيانات النقل البحري بالمملكة، بيانات منشورة في شكل جدولي على الموقع <https://www.stats.gov.sa/ar/1179> تم الدخول بتاريخ ٢٠٢٤-٣-٢١

(٦) الهيئة العامة للإحصاء ٢٠٢٣، بيانات النقل البحري بالمملكة، بيانات منشورة في شكل جدولي على الموقع <https://www.stats.gov.sa/ar/1179> تم الدخول بتاريخ ٢٠٢٤-٣-٢١

● **ميناء رأس الخير:** يقع على الخليج العربي في مدينة رأس الخير الصناعية، وهو أحدث ميناء صناعي بالمملكة السعودية، حيث تم تدشينه عام ٢٠١٦، كما يرتبط بمناجم الفوسفات في حزم الجلاميد بالحدود الشمالية، وكذا منجم معادن البوكسايت عبر خطوط السكك الحديدية السعودية، ويضم الميناء ١٤ رصيفاً، ويتخصص في مناولة البضائع العامة والسائبة وتبلغ طاقته الاستيعابية ٣٥ مليون طن. (١) وقد بلغ إجمالي حجم البضائع التي تم مناولتها عبر الميناء عام ٢٠٢٢ حوالي ٨.٧ مليون طن، جاءت البضائع السائبة الصلبة بنسبة ٦٤.٤ % منجمالي حجم البضائع المناولة بالميناء، وتتمثل في الخامات التعدينية في أغلبها، بينما جاءت البضائع السائبة السائلة بنسبة ٣٥.٣ %، في حين بلغت نسبة البضائع العامة ٠.٣ %.(٢)

#### ب- موانئ المحور الشمالي:

وتتمثل في موانئ البحر المتوسط للدول المشاركة في الممر وهي كما تتضح من شكل (١):

● **ميناء حيفا:** أحد الموانئ الخمسة في الأراضي المحتلة، ويقع على البحر المتوسط، ويتسم بالمياه العميقة أمامه، ويمتلك الميناء عدداً من المحطات لتداول الحاويات، والبضائع السائلة والعامة، وكذلك خدمة السياحة، وتوجد داخل الميناء محطة سكة حديد للشحن، تولت نقل حوالي ٢٢١ ألف حاوية من وإلى الميناء في عام ٢٠١٨، بالإضافة إلى البضائع العامة. يضم الميناء أيضاً محطة للركاب، ورصيفاً لصيد الأسماك، ونادي لليخوت، ومارينا رياضية، وصوامع حبوب كبيرة، ومحطة للمواد الكيميائية، ومحطتي "كيوشن" الشرقي والغربي للبضائع العامة. وقد افتتح المرفأ المرحلة الأولى من برنامج توسعة "ميناء الكرمل" في عام ٢٠١٠ وهي أكبر محطة لتداول الحاويات في دولة الاحتلال، والتي تستطيع نقل مليون حاوية مكافئة سنوياً، ويبلغ عمق المياه ١٥.٨ متراً على طول كامل المنصة. كما يضم الميناء الرصيف الشرقي وهو أطول رصيف للحاويات في دولة الاحتلال، ويمكنه استقبال ٣ سفن حاويات بسعة ٦ آلاف حاوية نمطية. (٣)

وهناك حوالي ٩٨ % من تجارة دولة الاحتلال تمر عبر موانئها الخمسة، ويقوم ميناء حيفا بمناولة قرابة ٣٠ مليون طن من البضائع سنوياً، أي بنسبة ٥٠.٣ % من جملة البضائع التي يتم مناولتها بحريا في (دولة الاحتلال الاسرائيلي)، ويبلغ عدد الحاويات التي

(١) الهيئة العامة للموانئ السعودية، الموانئ السعودية <https://mawani.gov.sa/ports> تم الدخول بتاريخ ٢١-٣-٢٠٢٤.

(٢) الهيئة العامة للإحصاء ٢٠٢٣، بيانات النقل البحري بالمملكة، بيانات منشورة في شكل جدولي على الموقع

<https://www.stats.gov.sa/ar/1179> تم الدخول بتاريخ ٢١-٣-٢٠٢٤.

(٣) موقع ميناء حيفا، <https://www.haifaport.co.il/ar/carmel-terminal/> تم الدخول بتاريخ ٢١-٣-٢٠٢٤.

يتم مناولتها عبر الميناء قرابة ١.٤ مليون حاوية سنويا، وتبلغ بضائع الحاويات ٦٠٪ من جملة البضائع التي يتم مناولتها بالميناء (٣٤٪ حاويات واردة، و٢٤٪ حاويات مصدرة)، كما استقبل الميناء ٢٤٠ ألف سائح خلال عام ٢٠١٨م. (١)

● **ميناء بيرايوس:** يعد البوابة الرئيسية لليونان، حيث إنه أكبر موانئها، وهو أول ميناء أوروبي رئيسي بعد الخروج من قناة السويس، ويرتبط بالقطار والطرق بدول البلقان ووسط أوروبا، ويمتلك الميناء ٤ محطات رئيسية، ويبلغ طول الرصيف الإجمالي ١١٥٠ مترا، ومتوسط غاطس بلغ ١٨ مترا، وإجمالي مساحة تخزين للحاويات تبلغ ٧٢.٤ ألف مترا مربعا، وبعد تشغيل الرصيفين الثاني والثالث بمحطة الحاويات وصلت قدرة الميناء إلى سعة ٧.٢ مليون حاوية نمطية، مما يجعل ميناء بيرايوس أكبر محطة لمناولة الحاويات في البحر المتوسط، والرابع بين محطات مناولة الحاويات الأوروبية.

يمتلك الميناء أيضا محطة للبضائع المدرجة RO-RO وهي من أكبر محطات نقل السيارات في شرق البحر المتوسط حيث تتداول قرابة ٢٦٠ ألف مركبة، وتمتلك خمسة أرصفة بغاطس ١١ متر. ويعد الميناء أيضا من مواني استقبال السفن السياحية، حيث يمتلك محطة مخصصة لذلك بعدد ١١ رصيف بإجمالي أطوال ٢٨٠٠ مترا، و٣ صالات للركاب، وتستطيع المحطة استقبال سفن الكروز الضخمة ذات السعة ٤٥٠٠ راكبا، وهو يعد أكبر ميناء للركاب في أوروبا حيث يستقبل ٢٠ مليون مسافرا سنويا. (٢)

● **ميناء ميسينا:** يقع الميناء في جنوب إيطاليا، وتحديدا في الساحل الشرقي لجزيرة صقلية على مضيق ميسينا ويضم المضيق مجموعة من المواني التي تشرف عليها هيئة مواني المضيق (بالإيطالية porti dello stretto)، ويعد ميناء ميسينا من المواني الوطنية الإيطالية، ويبلغ متوسط العمق على بعد ١٠٠ متر من الأرصفة ٤٠ مترا، في حين يتراوح العمق عند الأرصفة البالغ عددها ١١ رصيفا بين ٦.٥ - ١١ مترا، وقد بلغ إجمالي حجم البضائع التي تم مناولتها في الميناء ٧.١ مليون طن عام ٢٠٢١، كانت عبارة عن بضائع مدرجة باستثناء الحاويات، كما بلغ حجم الركاب المنقولين عبر الميناء في نفس العام ٧.٨ مليون راكب تقريبا بالإضافة إلى ١٥٦.٣ ألف مسافر برحلات الكروز. (٣)

(1) Haifa Port, 2019, Haifa port Looking to the future, <https://www.haifaport.co.il/wp-content/uploads/2019/05/booklet-en.pdf>, PP 5- 15.

(2) Piraeus Port Authority (PPA), Piraeus port terminals, <https://olp.gr/en/services/container-terminal>, تم الدخول بتاريخ 22-3-2024.

(3) Porti dello stretto, Messina Porti, <https://www.portidellostretto.com/porti/messina/>, تم الدخول بتاريخ 22-3-2024.

● ميناء مرسيليا<sup>(١)</sup> : هو الميناء التجاري الرئيسي لفرنسا، ويقع على ساحل البحر المتوسط، ويعد من الموانئ متعددة الأغراض، فهو يستقبل الحاويات والبضائع العامة والبضائع السائبة وغيرها، وتتسم محطات الحاويات بكبر سعتها التخزينية التي تصل مساحتها ٣ مليون م<sup>٢</sup>، ويصل إجمالي أطوال أرصفة محطات الحاويات إلى ٢.٦ كم، وبغاطس يتراوح بين ١٠ - ٢٠ مترا وهي أكبر محطة حاويات في فرنسا وتتداول هذه المحطات ١.٥ مليون حاوية نمطية/عام. ويتم أيضا مناولة البضائع السائبة، والعامة General Cargo والتي بلغ حجم مناولتها في الميناء إلى ٢١ مليون طن عام ٢٠٢٢، ولدى الميناء ثلاث محطات لهذه البضائع بغاطس يتراوح بين ١٠-١٧ متر. كما يحتوي الميناء على ٦ محطات للبضائع المدرجة، بعمق يتراوح بين ٦.٥ - ١٠.٩ متر. وتم مناولة ٤٣١ ألف مركبة خلال عام ٢٠٢٢ عبر هذه المحطات، كما يضم ٥ محطات لمناولة البضائع السائبة الجافة بمتوسط أعماق يتراوح بين ٧.٢ - ١٩.٥ متر وقد تم مناولة ١١ مليون طن عبر هذه المحطات خلال عام ٢٠٢٢. كما يضم ٥ محطات لمناولة البضائع السائبة السائلة، منها اثنان للنفط واثنان للغاز الطبيعي المسال، بغاطس يتراوح بين ٩.٥ - ٢١ مترا، ويتم مناولة ٤٥ مليون طن البضائع السائلة منها ١٦ مليون طن من النفط الخام/السنة، و٨.٥ مليون طن من الغاز المسال/السنة، و٢٠.٥ مليون طن من المشتقات البترولية/السنة وفقا لبيانات ٢٠٢٢. هذا بالإضافة إلى أنه يستخدم أيضا لنقل الركاب واستقبال ركاب الكروز، حيث يبلغ عدد الركاب خلال العام ٣ مليون راكب/السنة، وتجد الإشارة إلى أن ميناء مرسيليا الكبير يعد ميناء متعدد الوسائط في ارتباطه بظهيره عبر خطوط سكك حديدية وعبر نهر الرون وكذلك عبر الطرق السريعة مما يضيف ميزة نوعية لهذا الميناء.<sup>(٢)</sup>

### ثانيا - مؤشرات الأداء لعناصر منظومة النقل البحري العالية بين دول الممر:

هناك العديد من المؤشرات التي تدلل على كفاءة الدول والموانئ والممرات البحرية في منظومة النقل البحري، ويمكن من خلال هذه المجموعة من المؤشرات فهم الأداء المتوقع لمجموعة الموانئ التي ستمثل عقداً للنقل بين دول الممر من حيث الأزمنة المستغرقة في مناولة البضائع والحاويات، وكذلك فهم وضع وأداء الخدمات اللوجستية بالدول المشاركة في الممر وهي خدمات سيعتمد النقل المتعدد الوسائط للبضائع بالممر عليها بشكل أساسي، وكذلك صورة التكاليف الحالية للشحن البحري عبر الممرات البحرية التقليدية الرابطة بين آسيا وأوروبا وبين

(1) Marseille-Fos port, Marseille Port Sectors, <https://www.marseille-port.fr/en/multi-purpose-port#>.

(2) Marseille-Fos port , Marseille Port Annual Report 2022, [https://www.marseille-port.fr/sites/default/files/2024-02/RA\\_2022\\_A5\\_EN.pdf](https://www.marseille-port.fr/sites/default/files/2024-02/RA_2022_A5_EN.pdf) , P10-11.

الموانئ المختلفة، هذا بالإضافة لمؤشرات تقييم ثقل الدولة في منظومة الشحن والتجارة الدولية البحرية من خلال تحليل مدى ارتباطها المباشر بخطوط الشحن العالمية المنتظمة، وكذلك حجم الحاويات المتداولة عبر موانئها.

وسيساعد تحليل تلك المؤشرات على تقييم دور الممر في اختصار المسافات والأزمنة والتكاليف المتوقعة للشحن عبر الممر، وبالتالي تقييم مدى فاعلية الممر ومنافسته للمرات التقليدية، ويمكن عرض هذه المؤشرات على النحو التالي:

### ١) مؤشرات أهمية دول الممر في منظومة النقل البحري:

هناك مجموعة من المؤشرات التي يمكن من خلالها الحكم على أهمية الدول كعقد في منظومة النقل البحري والتجارة الدولية، وتشمل مؤشرات؛ مؤشر الاتصال المباشر بخطوط الشحن المباشرة، وكذلك حركة الحاويات المتداولة عبر موانئها، ومؤشرات الأداء اللوجستي لها، وهي على النحو التالي:

#### أ- مؤشر الاتصال بخطوط الشحن البحري المنتظمة:

##### Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)

يشير هذا المؤشر إلى مدى اتصال الدولة/الميناء بشبكة خطوط الشحن العالمية، ويتم حسابه من قبل الأونكتاد، وذلك اعتمادا على خمسة متغيرات مرتبطة بنظام النقل البحري للدولة، وهي؛ عدد السفن المجدولة أسبوعيا، حجم حمولة الحاويات بها، أكبر سفينة من حيث الحجم، عدد الخدمات المقدمة، عدد الشركات التي تعمل سفن الحاويات الخاصة به في الميناء/الدولة، وكلما زادت قيمة المؤشر زاد اتصال الدولة أو الميناء بشبكات خطوط الشحن العالمية.<sup>(١)</sup> وتزداد قيمة المؤشر في الدول الضخمة ذات اقتصادات التصدير مثل الصين وهونج كونج، وكذلك يزيد بالنسبة للدول الموجهة نحو إعادة الشحن وتمثل محورا لإعادة الشحن مثل سنغافورة، كما يزيد أيضا في تلك الاقتصاديات الموجهة نحو التجارة مثل أمريكا، بريطانيا، ألمانيا وغيرها.<sup>(٢)</sup> ويمكن من خلال الجدول (٢) ملاحظة ما يلي:

- يتضح من المؤشر أن دول المحور الشرقي هي الأعلى من حيث مؤشر الاتصال بشبكات الشحن العالمية، ويعود ذلك إلى ضخامة الإنتاج والاستهلاك في هذا الإقليم من العالم (جنوب وشرق آسيا)، وضخامة الموانئ أيضا وجذبها لخطوط شحن عالمية،

(1) World Bank, Metadata Glossary, Liner shipping connectivity index,

<https://databank.worldbank.org/metadataglossary/world-development-indicators/series/IS.SHP.GCNW.XQ>

(2) Jean-Paul Rodrigue (2022) Port Economics, Management and Policy, New York: Routledge, e-copy; <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/ports-and-container-shipping/country-port-level-liner-shipping-connectivity-index/>

وجاءت الهند كأعلى مؤشر اتصال واحتلت بذلك الترتيب الثاني بين دول الممر ككل بعد أمريكا، وجاءت في الترتيب الرابع عشر عالمياً، في حين تبعتها الإمارات في الترتيب السادس عشر عالمياً، ثم المملكة العربية السعودية في الترتيب الثامن عشر عالمياً.

**جدول (٢) : مؤشر ارتباط دول الممر بشبكة خطوط الشحن الدولية عام ٢٠٢٣.**

الترتيب العالمي	عام ٢٠٢٣					الدولة
	المتوسط	الربع الرابع	الربع الثالث	الربع الثاني	الربع الأول	
14	330.8475	339.97	339.12	328.07	316.23	الهند
16	300.8625	307.64	303.95	300.58	291.28	الإمارات
18	273.6775	291.26	280.77	270.28	252.4	السعودية
66	72.5425	72.17	71.5	75.2	71.3	الأردن
38	137.0275	135.15	150.93	133.71	128.32	(الاحتلال الاسرائيلي)
27	194.8125	202.2	198.12	191.1	187.83	اليونان
17	287.4325	294.5	291.38	286.13	277.72	إيطاليا
20	260.7325	269.67	264.38	258.05	250.83	فرنسا
15	316.8725	317.76	317.8	315.7	316.23	ألمانيا
5	509.3025	504.03	506.95	515.83	510.4	أمريكا

المصدر: الباحث اعتماداً على قاعدة بيانات أونكتاد:

<https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.LSCI>

وتم حساب المتوسط والترتيب العالمي بمعرفة الباحث.

- يظهر من الجدول أن دول المحور الشمالي من الممر الهندي الأوروبي ذات مؤشر اتصال مرتفع، وتأتي أمريكا على رأس تلك الدول، وقد بلغ ترتيبها الخامس عالمياً، وجاءت ألمانيا كأفضل الدول الأوروبية الأربعة، في حين أنها جاءت في المرتبة الخامسة أوروبياً والخامسة عشر عالمياً، كما جاءت إيطاليا في الترتيب الثالث بين دول المحور الشمالي، تلتها فرنسا، ثم اليونان.
- جاءت دولتي الكيان المحتل، والأردن بأقل ترتيب بين دول الممر، حيث ضعف الاتصال بشبكات الشحن العالمية لمواني الدولتين، وقد جاءت الأولى في الترتيب ٣٨ عالمياً بين ١٩٢ دولة تشملها البيانات، في حين أن الأردن جاءت في الترتيب ٦٦.

#### ب- حركة تداول الحاويات بدول الممر: Container port throughput

ويعبر من خلالها عن حجم الحاويات المكافئة المارة بمواني الحاويات في السنة سواء المفرغة أو المشحونة بالميناء، ويدل هذا المؤشر على أهمية وحجم تجارة الحاويات في

الميناء أو الدولة، ويوضح الجدول (٣) حركة الحاويات المارة بمواني الحاويات بدول الممر الهندي - الأوروبي عام ٢٠٢٢.

جدول (٣): إجمالي حركة الحاويات المتداولة بمواني دول ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا عام ٢٠٢٢.

الدولة	عدد الحاويات (مليون حاوية مكافئة)	% من دول الممر	% من العالم
الهند	19.7	13	2.3
الإمارات	20.3	13.4	2.4
السعودية	10.5	6.9	1.2
الأردن*	0.76	0.5	0.1
(الاحتلال الاسرائيلي)	2.95	1.9	0.4
اليونان	5.17	3.4	0.6
إيطاليا	11.58	7.6	1.4
فرنسا	6.47	4.3	0.8
ألمانيا	13.7	9.0	1.6
أمريكا	60.8	40	7.1
<b>إجمالي</b>	<b>151.9</b>	<b>100</b>	<b>17.8</b>
<b>العالم</b>	<b>852.3</b>		<b>100</b>

المصدر: اعداد الباحث اعتمادا على: قاعدة بيانات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD.

\* بيانات الأردن لعام ٢٠٢١.

<https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.ContPortThroughput>

### يتضح من الجدول (٣) ما يلي:

- تسهم الدول العشرة المخطط مشاركتها في الممر الهندي - الأوروبي بنسبة ١٧.٨٪ من إجمالي الحاويات المتداولة عبر العالم خلال عام ٢٠٢٢.
- تسهم دول المحور الشرقي من الممر الهندي - الأوروبي (الهند، الإمارات، السعودية) بحوالي ثلث عدد الحاويات المتداولة بمواني دول الممر، وتأتي الإمارات العربية المتحدة بأكبر حركة حاويات متداولة في دول المحور الشرقي، تليها الهند، ثم المملكة العربية السعودية، وباستثناء الولايات المتحدة الأمريكية فإن دول هذا المحور تمثل ٥٥.٤٪ من إجمالي الحاويات المتداولة بين الدول التسعة الأخرى.
- جاءت دول المحور الشمالي من الممر الهندي-الأوروبي (بقرابة ثلثي عدد الحاويات المتداولة عبر دول الممر، وقد جاءت الولايات المتحدة الأمريكية بالنسبة الأكبر (٤٠٪) في حين تلتها ألمانيا بنسبة ٩٪، ثم إيطاليا بنسبة ٧.٦٪، وجاءت فرنسا بنسبة

٤.٢٦٪، بينما جاءت اليونان بنسبة ٣.٤٪، في حين أن دول الكيان المحتل جاءت بنسبة ١.٩٪، أما الأردن فجاءت بنسبة ٠.٥٪ من إجمالي عدد الحاويات المتداولة في مواني دول الممر.

### ج- مؤشر الأداء اللوجستي: Logistic Performance Index (LPI)

يعتمد على تقييم ستة متغيرات تتعلق بجودة العمليات اللوجستية، وهي؛ كفاءة عملية التخليص الجمركي، جودة البنية التحتية المرتبطة بالتجارة والنقل مثل الموانئ والسكك الحديدية والطرق وتكنولوجيا المعلومات، سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، كفاءة وجود الخدمات اللوجستية، القدرة على تتبع وتعقب الشحنات، توقيت وصول الشحنات إلى الوجهات. وتمثل هذه العناصر الستة مدخلات ومخرجات سلاسل التوريد، فالجمارك والبنية التحتية وجود الخدمات تمثل المدخلات، في حين أن سهولة ترتيب الشحنات، والقدرة على تتبع الشحنات والتسليم في الموعد المقرر تمثل المخرجات. وتتراوح درجة كل متغير من ٠ الى ٥ وكلما زادت القيمة زاد كفاءة الأداء. (١)

وهذا المؤشر المركب يعد مهما في معرفة جودة العمليات اللوجستية للدول المشاركة في الممر الهندي الأوروبي، حيث إن مثل تلك العمليات من شأنها أن تزيد من منافسة المسارات البحرية لمشروع الممر المقترح إذا ما انخفضت كفاءة تلك العمليات بالدول المشاركة. جدول (٤).

### ويظهر من الجدول (٤) ما يلي:

- وفقا للترتيب العالمي للدولي الواردة في تقرير البنك الدول وعددها ١٣٩ دولة، فإن ترتيب دول المحور الشرقي - باستثناء الإمارات - جاء ترتيبا متوسطاً نسبياً، فقد تساوت الهند والسعودية في الترتيب (٣٨)، ويظهر من المؤشرات الفرعية أن مؤشر الجمارك كان متوسطاً في كليهما، في حين أن مؤشر البنية التحتية في الهند هو الأضعف بين دول الممر بعد الأردن. أما الإمارات فكانت الأفضل بين دول المحور الشرقي من حيث مؤشر الأداء اللوجستي، كما أنها تأتي في الترتيب الثاني بين دول الممر بعد ألمانيا، وفي الترتيب السابع عالمياً.
- كانت دولة الكيان المحتل هي الأقل جودة بين دول المحور الشمالي من الممر الهندي الأوروبي من حيث مؤشر الأداء اللوجستي، ولكنها ضمن الفئة الأعلى من حيث

(1) World Bank (2023); Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy the Logistics Performance Index and Its Indicators, Washington, DC, P12.

مؤشر الأداء عالمياً، ويتحسن الوضع في كل من اليونان وإيطاليا اللتين جاءتا في نفس الترتيب (١٩) عالمياً، بينما تأتي أمريكا في الترتيب السابع عشر عالمياً، في حين أن فرنسا جاءت في ترتيب أفضل نظراً لتفوقها في مؤشر التنوع والتسليم في الوقت المقرر، أما ألمانيا فكانت الأفضل بين دول المحور الشمالي وتحتل الترتيب الثالث عالمياً نتيجة جودة البنى التحتية والخدمات اللوجستية وتتبع وتعقب الشحنات والتسليم في الوقت المقرر.

جدول (٤) : مؤشر الأداء اللوجستي ومتغيراته لدول الممر الهندي - الأوروبي ٢٠٢٣.

الدولة/المؤشر	الجمارك	البنية التحتية	ترتيب الدولة	جودة الخدمات اللوجستية	تنوع الشحنات	الوقت المقرر التسليم في اللوجستي	مؤشر الأداء اللوجستي	الدولة التي تأتي
الهند	3	3.2	3.5	3.5	3.4	3.6	3.4	38
الإمارات	3.7	4.1	3.8	4	4.1	4.2	4	7
السعودية	3	3.6	3.3	3.3	3.5	3.6	3.4	38
الأردن (٢٠١٨)	2.5	2.7	2.4	2.5	2.8	3.2	2.7	84
(الاحتلال الاسرائيلي)	3.4	3.7	3.5	3.8	3.7	3.8	3.6	26
اليونان	3.2	3.7	3.8	3.8	3.9	3.9	3.7	19
إيطاليا	3.4	3.8	3.4	3.8	3.9	3.9	3.7	19
فرنسا	3.7	3.8	3.7	3.8	4	4.1	3.9	13
ألمانيا	3.9	4.3	3.7	4.2	4.2	4.1	4.1	3
أمريكا	3.7	3.9	3.4	3.9	4.2	3.8	3.8	17

المصدر: الباحث اعتماداً على قاعدة بيانات البنك الدولي: <https://lpi.worldbank.org/international/global>

• يتضح أن كلا من؛ الأردن، الهند، المملكة العربية السعودية، ودولة الكيان المحتل هي الدول الأقل أداء في مؤشر الأداء اللوجستي بين دول الممر الهندي - الأوروبي. كذلك يلاحظ أن دول المسار البري خاصة (السعودية، الأردن، الكيان المحتل) من الدول المتوسطة إلى الضعيفة نسبياً في مؤشر التخليص الجمركي، ويلاحظ أن السعودية والأردن من الدول الضعيفة نسبياً في كافة مؤشرات الأداء اللوجستي، ويشير ذلك إلى احتمالية عالية لإطالة أزمات النقل على المسار المقترح بسبب التأخير الناتج عن العمليات اللوجستية في تلك الدول.

## ٢) مؤشرات أداء موانئ الممر في منظومة النقل البحري الحالية:

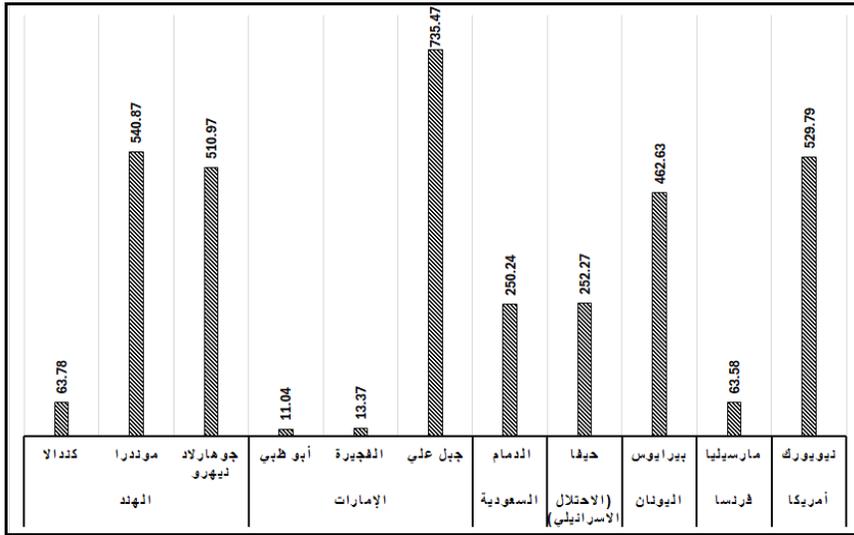
من خلال هذه المؤشرات يمكن الحكم على مدى كفاءة الموانئ بدول الممر بشكل عام، وكفاءة موانئ الحاويات التي سيرتكز عليها الممر في عملية النقل، وتحليل الأزمات

المستغرقة بتلك الموانئ، وتكاليف الشحن بين الموانئ في المسارات البحرية المنافسة، والتي ستؤثر في منافسة الممر لتلك المرات البحرية القائمة.

#### أ- مؤشر اتصال الموانئ بخطوط الشحن المنتظمة:

#### Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI)

يشير هذا المؤشر إلى تكامل واندماج الميناء في شبكات الشحن البحرية العالمية المنتظمة، ويكمل مع مؤشر اتصال الدول بخطوط الشحن المنتظمة LSCI صورة الارتباط بشبكة خطوط الشحن العالمية، ويعكس المؤشر الحالي مكانة الموانئ في شبكة الشحن العالمية المنتظمة وكلما ارتفعت قيمة المؤشر دل ذلك على قوة الاتصال. ويعتمد في حسابه على ٦ متغيرات هي؛ عدد الرحلات المجدولة أسبوعياً في الميناء، السعة السنوية للميناء بوحدة الحاوية النمطية/المكافئة (TEU)، عدد الخطوط الملاحية المنتظمة من وإلى الميناء، عدد شركات الشحن المنتظمة التي تقدم الخدمات بالميناء، حجم أكبر سفينة تنقل من وإلى الميناء بوحدة الحاوية المكافئة، عدد الموانئ الأخرى المرتبطة بالميناء بخطوط منتظمة. (١) ويوضح شكل (٣) مؤشر الاتصال بخطوط الشحن المنتظمة لموانئ الممر الهندي الأوروبي.



شكل (٣) : درجة اتصال موانئ الممر الهندي الأوروبي بخطوط الشحن (الربع الأول ٢٠٢٣).

المصدر: من اعداد الباحث اعتماداً على قاعدة بيانات النقل البحري باليونكتاد:

<https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.PLSCI>

(١) UNCTAD, Port liner shipping connectivity index, quarterly,

<https://unctadstat.unctad.org/datacentre/reportInfo/US.PLSCI>.

ويتضح أن ميناء جبل علي يأتي بأعلى درجة اتصال بين مواني الممر الهندي الأوروبي وهو الميناء الأعلى اتصالاً بين مواني الإمارات أيضاً، كذلك جاء ميناء موندرا في المرتبة الثانية بين مواني الممر، وهذا يعني أن ميناء موندرا وميناء جبل علي يمثلان نقطة اتصال قوية في شبكة الملاحة البحرية العالمية، ويزيد ذلك قوة ميناء جواهرلال نهرو الذي جاء في الترتيب الرابع بعد مواني جبل علي وموندرا ونيويورك، أما المواني الأوروبية على الممر الهندي فيأتي ميناء بيرايوس اليوناني كأفضل ميناء اتصالاً بشبكة خطوط الشحن المنتظمة، أما ميناء حيفا فيعد من المواني متوسطة الاتصال وكذلك ميناء الدمام، مما يشير إلى أن ميناء حيفا لا يضاهي في قوة اتصاله مواني المحور الشرقي.

#### ب- مؤشر أداء مواني الحاويات:

Container Port Performance Index (CPPI)

يستند مؤشر أداء ميناء الحاويات إلى الوقت الذي تقضيه السفينة في الميناء. ويتم حساب إجمالي ساعات الميناء Total port hours على أنه إجمالي الوقت المنقضي بين وقت وصول السفينة إلى الميناء (إما حدود الميناء أو محطة الإرشاد أو منطقة الإرساء، أيهما حدث أولاً) ووقت مغادرتها الرصيف بعد الانتهاء من مناولة البضائع Handling الخاصة بها (سواء بالشحن أو التفريغ)، وينقسم الوقت داخل الميناء إلى ثلاثة أوقات، الأول هو وقت وصول السفينة من حدود الميناء وحتى الرصيف، والثاني وقت الرصيف Berth Time ويمثل وقت الخمول أو الانتظار على الرصيف لتنفيذ الإجراءات المتعلقة بالشحنة، ثم وقت الشحنة (شحن أو تفريغ الحمولة) Cargo Operations وقد بلغ متوسط الوقت المنقضي في المواني عالمياً ٤٠.٥ ساعة عام ٢٠٢٣، وهناك علاقة طردية بين إجمالي ساعات الميناء وحجم السفن فكلما زاد الحجم زاد الوقت. ويهدف هذا المؤشر إلى تحديد مجالات التحسين التي يمكن في النهاية أن تغيد جميع الأطراف المعنية سواء خطوط الشحن أم الحكومات، أم المستهلكين النهائيين.<sup>(١)</sup> ويوضح الجدول (٥) مؤشر أداء مواني الحاويات بالممر الهندي - الأوروبي.

(١) World Bank Group, (2024); Transport Global Practice, The Container Port Performance Index 2023; A Comparable Assessment of Performance based on Vessel Time in Port, Washington, DC, PP.1-17.

جدول (٥) : ترتيب المواني وفقا لمؤشر أداء مواني الحاويات عامي ٢٠٢٢-٢٠٢٣م.

الترتيب	الترتيب وفقا لحمولة السفن (حاوية مكافئة)					إجمالي عدد السفن	الترتيب		
	١٣٥٠٠ من	١٥٠٠٠ <	١٥٠٠٠ >	١٥٠٠٠ <	١٥٠٠٠ >		٢٠٢٢	٢٠٢٣	
22	23	97	90	33	827	22	50	موندرا	
23	47	59	141	326	991	90	91	جوهارلال	
60	66	77	186	4	2,143	58	40	جبل علي	
41	58	49	36	26	341	37	33	الدمام	
75	100	131	195	148	764	119	58	حيفا	
48	111	153	227	244	1,440	125	53	بيرايوس	
96	164	160	171	221	552	360	228	مرسيليا	

المصدر: إعداد الباحث اعتمادا على:

World Bank Group, (2024); Transport Global Practice, The Container Port Performance Index 2023; A Comparable Assessment of Performance based on Vessel Time in Port, Washington, DC, pp. 61-72.

ويتضح من الجدول (٥) أن:

- جاء ميناء موندرا الهندي بأعلى ترتيب من حيث مؤشر الأداء، ويعني ذلك أن هذا الميناء هو الأكفأ بين مواني حاويات الممر الهندي- الأوروبي في مناولة الحاويات نظرا لانخفاض الوقت المستغرق في ذلك، ولذا فسيعتمد على هذا الميناء ليكون ركيزة في مناولة الحاويات بين طرفي الممر الهندي- الأوروبي. ولكن هذا الميناء يعد نو أداء متوسط بالنسبة للسفن متوسطة الحمولة (١٥٠١-١٥٠٠ حاوية مكافئة). أما ميناء جوهارلال نهر فرغم أنه ثاني أكبر محطة حاويات في الهند إلا أن مؤشر الأداء الخاص به جاء متوسطاً، كما أنه يعد ذا أداء ضعيف بالنسبة للسفن ذات الحمولات الخفيفة والمتوسطة، في حين أن أدائه يقترب من أداء ميناء موندرا فيما يخص السفن ذات الحمولات الأكبر من ١٣٥٠٠ حاوية مكافئة.
- تمثل مواني الخليج عقد هامة في الممر الهندي الأوروبي، حيث سيتم من خلالها مناولة الحاويات القادمة بين طرفي الممر، وقد جاء ميناء الدمام بكفاءة جيدة حيث بلغ ترتيبه عالميا ٣٧، ويتحسن مؤشر أدائه بالنسبة للسفن خفيفة الحمولة (أقل من ١٥٠٠ حاوية مكافئة) على عكس مواني الهند، أما ميناء جبل علي وهو أحد أهم مواني الحاويات في الخليج العربي، وهو الأعلى بالنسبة لعدد السفن بين مواني الممر ككل، فإن مؤشر أدائه جاء متوسطا إلى منخفضا، وهذا يعني زيادة معدلات الوقت المستغرقة داخل الميناء نظرا لكبر حجمه، ولكن يتحسن أدائه جدا بالنسبة

لسفن الحاويات خفيفة الحمولة، حيث جاء ترتيبه الرابع عالمياً بالنسبة لمناولة الحاويات لهذه السفن.

- احتل ميناء حيفا الترتيب ١١٩ عالمياً من حيث مؤشر الأداء، وهذا ترتيب متأخر نسبياً كذلك جاء ميناء بيرايوس في الترتيب ١٢٥ بين موانئ الحاويات الواردة في تقرير البنك الدولي البالغ عددها ٤٠٥ ميناء، كما جاء ميناء مرسيليا الفرنسي في الترتيب رقم ٣٦٠ عالمياً، ويتضح أن موانئ الحاويات في المحور الشمالي من الممر الهندي يتحسن أدائها نسبياً في التعامل مع السفن ذات الحمولات الكبيرة، وهذا يتوافق مع الموانئ الهندية، ويتعارض مع الموانئ الخليجية على الممر الهندي - الأوروبي.

### ج- مؤشرات الزمن المستغرق بالموانئ:

هناك العديد من المؤشرات التي تعبر عن زمن دوران السفن والبضائع داخل الموانئ سواء للسفينة أم للبضاعة، ومن هذه المؤشرات مؤشر الزمن المستغرق للسفينة داخل الميناء منذ الوصول وحتى المغادرة، ومؤشر لقياس زمن بقاء البضائع داخل الميناء سواء زمن البقاء داخل الأراضي الوسيطة للميناء أو الوقت المستغرق لشحن وتفريغ السفينة وكذلك تحسب للبضائع العامة والحاويات جدول(٦).

يمكن تناول مؤشرات الزمن الموضحة بجدول (٦) على النحو التالي:

- **مؤشر الزمن المستغرق بالميناء (متوسط زمن دوران السفن) Turnaround time at port:** ويدل على الوقت الذي تستغرقه السفينة في الميناء منذ وصولها الحدود البحرية للميناء وحتى مغادرتها، وبحساب المتوسط العام العالمي وجد أنه بلغ ١.٥١ يوم، أما متوسط الوقت المستغرق في دول الممر الهندي الأوربي فقد بلغ ١.٤٨ يوم، ويلاحظ أن أغلب دول الممر يقل فيها زمن دوران السفن عن المتوسط العالمي، ماعدا في الإمارات وأمريكا وألمانيا، وهي دول تعاني من ازدحام في موانئها بسبب حجم التجارة، ويظهر ذلك من عدد الحاويات التي تم مناولتها بهذه الدول والتي مثلت مجتمعة ٦٢.٥% من إجمالي عدد الحاويات المتداولة بدول الممر عام ٢٠٢١. أما نفس المؤشر منسوبا لسعة سفن الحاويات بالحاوية المكافئة، فإن المتوسط العالمي قد بلغ ١.٦٥ يوما/السفينة، وهذا يعني أن دول إيطاليا وألمانيا وفرنسا وأمريكا تتجاوز المتوسط، وهذا يدل على أحجام السفن ذات السعة الكبيرة التي تنقل البضائع إلى هذه الدول، فيما جاءت دولة الإمارات ودولة الاحتلال حول المتوسط العالمي.



● **مؤشر متوسط زمن بقاء البضائع داخل الميناء Consolidated dwell time:**

وهنا يحسب المؤشر متوسط إجمالي مدة بقاء البضائع داخل الميناء بما فيها الوقت المستغرق للسفينة ووقت بقاء البضائع داخل النطاق الأرضي للميناء، وتحسب للصادرات وللواردات، وفيما يخص زمن إقامة البضائع الصادرة فيبلغ ٧.٨٥ يوم، وقد زاد متوسط مدة بقاء البضائع والحاويات داخل الميناء عن المتوسط العالمي في كل دول المحور الشمالي من الممر ماعدا دولة الاحتلال واليونان وانخفضت إيطاليا قليلا عن المتوسط، أما بالنسبة للواردات، فقد بلغ المتوسط العالمي ٩.١٧ يوم، وقد انخفض متوسط الوقت في دول الممر عن المتوسط العالمي إلا في ألمانيا التي وصل فيها متوسط وقت بقاء بضائع الواردات إلى ١٢.١ يوما.

● **مؤشر متوسط زمن بقاء الحاوية بالميناء Port dwell time Mean:** ويحسب

المؤشر متوسط الزمن المستغرق في الميناء منذ وصول الحاوية إلى الميناء وحتى مغادرتها، ويحسب للصادرات والواردات، وقد بلغ المتوسط العالمي لزمن الإقامة بالميناء للصادرات ٧.١٣ يوما، وهذا يعني أن دول ألمانيا وفرنسا وأمريكا تزيد فيها متوسطات الأزمنة عن المتوسط العالمي، أما الواردات فقد بلغ المتوسط العالمي ٧.٩٨ يوما، وتزداد المتوسطات في ألمانيا لتصل ١٠.٢ يوما، ويعود ذلك أيضا إلى ازدحام مواني ألمانيا وفرنسا وأمريكا بشكل واضح.

د - **مؤشرات تكاليف الشحن عبر المسارات البحرية المارة بدول الممر:**

يمكن من خلال الإشارة إلى تكاليف النقل البحري في المسارات البحرية التقليدية بين الشرق والغرب والتي من المخطط أن يحل الممر الهندي محلها، أو على الأقل يناقشها، أن نفهم صورة تلك التكاليف ونستخلص معدل النقل البحري للكيلومتر الواحد للحاوية النمطية (دولار/حاوية/كم) بين المواني عبر النقل البحري، والذي يمكن استخدامه فيما بعد في تقدير تكاليف الشحن عبر الممر المقترح بين مصادر ووجهات البضائع، ومقارنة ذلك مع تكاليف الشحن عبر خطوط النقل البحري التقليدية بين أوروبا والهند عبر قناة السويس، وتوجد مؤشرات عديدة لتكاليف الشحن البحري (جدول ٧).

ويعد مؤشر شنغهاي لأسعار شحن الحاويات Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) من أهم المؤشرات المعبرة عن أسعار الشحن البحري العالمية، وقد أطلق منذ أكتوبر ٢٠٠٩، ويعكس المعدلات الفورية لأسعار نقل الحاويات على ١٣ طريقا بشكل فردي، بمعنى أن لكل طريق يتم حساب قيمة، وكذلك هناك المؤشر المركب/العام، وتشمل الطرق الفردية طرق الشحن إلى أوروبا، البحر الأبيض المتوسط، الساحل الغربي للولايات المتحدة الأمريكية،

الساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية، الخليج العربي، أستراليا/نيوزيلندا، جنوب أفريقيا، أمريكا الجنوبية، غرب اليابان، شرق اليابان، جنوب شرق آسيا، كوريا. وتعتبر قيمة المؤشر عن متوسط السعر النهائي لنقل الحاوية إضافة للأسعار الإضافية ومنها أسعار عبور الممرات الملاحية، رسوم الانتظار في المواني، ورسوم إضافية لمخاطر الحروب، وغيرها من الرسوم، ويتم حسابه بشكل أسبوعي.

ويتم حساب قيمة الشحن للحاويات من المواني الأساسية في كل طريق تجاري فردي ومن هذه المواني في أوروبا؛ هامبورج وروتردام، أنتويرب، فيليكستو، لوهافر. وفي البحر المتوسط مواني برشلونة، فالنسيا، جنوة، نابولي. وفي الساحل الغربي لأمريكا USWC مواني لوس أنجلوس، لونج بيتش، أوكلاندا. وفي الساحل الشرقي لأمريكا USEC نيويورك، سافانا، نورفولك، وتشارلستون. وفي غرب اليابان مواني أوساكا/كوبي، وفي شرق اليابان مواني: طوكيو/يوكوهاما. (١) ويعتمد مؤشر شنغهاي على عدة مواني في الصين كمواني شحن.

هناك مؤشر يعتمد على "كل" مواني الصين معا لحساب أسعار الشحن من تلك المواني إلى الوجهات السابق ذكرها في مؤشر شنغهاي، ويسمى مؤشر الصين لأسعار شحن الحاويات (CCFI) China Containerized Freight Index، وهو أعم من مؤشر شنغهاي.

على نفس الشكل والهدف تم تصميم مؤشر آخر لحساب أسعار الشحن البحري ويعرف بمؤشر دروري العالمي لأسعار شحن الحاويات (٢) Drewry World Container Index (WCI)، ولكن لخطوط بحرية تختلف نسبياً عن الخطوط المحسوبة في مؤشر شنغهاي وهي ٨ خطوط بحرية رئيسية، كما يحسب ذلك لحاويات من نوع ٤٠ قدم. (٣) ويوضح الجدول التالي مؤشرات أسعار الشحن البحري للحاويات علي بعض المسارات المختارة التي تخدم دول الممر الهندي- الأوروبي.

(1) Shanghai Shipping Exchange (SSE); Compilation and Publication of SCFI,

<https://en.sse.net.cn/indices/fqaennew.jsp>

(2) Drewry هي أكبر منظمة استشارية وأبحاث بحرية عالمية مستقلة في العالم. تأسست عام ١٩٧٠ لتقديم المعلومات والمشورة

للصناعة البحرية العالمية. <https://www.drewry.co.uk/about-us>

(3) Drewry, World Container Index: Correlations and methodology, available on

<https://www.drewry.co.uk/logistics-executive-briefing/logistics-executive-briefing-articles/world-container-index-correlations-and-methodology>, retrieved at 23-7-2023.

جدول (٧) : مؤشرات شنغهاي والصين ودروري لأسعار الشحن للمسارات البحرية المارة بدول

الممر (يونيو ٢٠٢٣).

المسار من شنغهاي إلى	الطول (كم)	مؤشر شنغهاي قيمة المؤشر دولار/حاوية مكافئة	مؤشر الصين دولار/حاوية مكافئة	مؤشر دروري Drewry دولار/حاوية ٤٠ ق	دولار/حاوية مكافئة/كم
البحر الأبيض المتوسط (جنوة)	16057	1684	1649.8	2134	0.103812
الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية (نيويورك)	19599	2351	858	2733	0.057391
الخليج العربي (دبي)	4100	850	1134.4	-	0.242008
أوروبا (روتردام)	19492	1684	1124.8	1349	0.065205
<b>المتوسط</b>					<b>0.117104</b>

المصدر: من تجميع الطالب اعتمادا على: بالنسبة لمؤشر شنغهاي، United Nations, Review of maritime transport 2023, Pxixx - أما مؤشر الصين فتم تجميعه من <https://en.macromicro.me/charts/46343/commodity-ccfi-major-trade-lanes>، ومؤشر دروري تم تجميعه من <https://en.macromicro.me/charts/44756/drewry-world-container-index> وقيست المسافات من SEA-DISTANCES.ORG - Distances وحسبت معدل أسعار الشحن (دولار/حاوية/كم) بمعرفة الباحث من البيانات المتاحة للحاويات المكافئة ٢٠ قدم فقط.

ولأن أسعار الشحن البحري في تغير دائم ومستمر نتيجة التغيرات الاقتصادية والسياسية، فإن الأسعار تحسب أسبوعياً، وتخص الأرقام في الجدول شهر يونيو ٢٠٢٣، ويتضح من الجدول (٧) أن:

- مثل المسار من شنغهاي إلى الساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية أعلى المسارات البحرية الواقعة في نطاق الممر الهندي-الأوروبي من حيث أسعار الشحن، وهذا الارتفاع ناتج عن المسافة ورسوم عبور قناة السويس، وكذلك يجب هنا ملاحظة أن القيمة محسوبة لحاوية ٤٠ قدم.
- بلغ مؤشر شنغهاي ١٦٨٤ دولار/لحاوية المكافئة بالنسبة لمسار البحر الأبيض المتوسط، وتتقارب قيمة المؤشر مع قيمة مؤشر الصين (١٦٤٩.٨ دولار/لحاوية المكافئة)، وتزداد أسعار الشحن على هذا المسار أيضاً نتيجة وجود تكاليف عبور قناة السويس وغيرها من العوامل. أما المسار إلى الخليج العربي (دبي، الإمارات) فجاء بأقل أسعار الشحن، وهذا ناتج عن المسافة القصيرة نسبياً، وكذلك عدم وجود رسوم عبور قناة السويس.

- من خلال متوسط قيم أسعار الشحن في مؤشر شنغهاي ومؤشر الصين أمكن حساب معدل أسعار الشحن (دولار/حاوية/كم) للمسارات المختارة، وتبين أن المعدل ينخفض كلما زادت المسافة وهذا واضح على المسارات البحرية بين الصين وغرب أوروبا وأمريكا، والعكس صحيح على المسارات البحرية بين الصين والخليج العربي، أو بين الصين وبين البحر المتوسط، وقد بلغ متوسط المؤشرات لشحن الحاويات النمطية ٠.١١٧ دولار/حاوية/كم.

### ثالثاً - الدور المتوقع للممر في اختصار مسافة وأزمنة وتكاليف النقل البحري بين

#### موانئ الممر:

أشارت التقديرات المبدئية إلى أن الممر الهندي سيختصر المسافة بين أوروبا وآسيا بمعدل ٤٠٪ وستقل أزمنة وتكاليف الشحن للبضائع المنقولة عبره عن المسارات البحرية التقليدية، وتتطلب هذه التقديرات إلى مزيد من التدقيق والتحليل للوقوف على الصورة الواقعية للوفورات الاقتصادية التي يمكن أن تنتج عن الممر المقترح مقارنة بالممرات البحرية التقليدية عبر قناة السويس.

#### (١) دور الممر المقترح في اختصار المسافة بين موانئ الممر:

تم الترويج في بداية الإعلان عن مشروع الممر الهندي - الأوروبي إلى أنه سيختصر المسافة بشكل جيد بين آسيا وأوروبا، ولكن ما يجب الانتباه له هو أن عامل المسافة ليس هو فقط العامل الأساس في عملية النقل بشكل عام والنقل البحري بشكل خاص، بل تشترك معه عدة عوامل كالتوترات السياسية وارتفاع تكاليف التأمين على خطوط النقل، وكذلك عامل الزمن والتكلفة الكلية. ويوضح الجدول (٨) مصفوفة المسافات بين الموانئ المقترحة للممر عبر الممر المقترح، وعبر المسار التقليدي بين الهند وأوروبا عبر قناة السويس.

#### ويتضح من الجدول (٨) والشكل (٤) أن:

- بلغ نسبة وفورات المسافة بين الموانئ المقترحة للممر حوالي ٢٢.٧٪، وتصل وفورات المسافة بين ميناء حيفا وباقي موانئ الممر إلى ٣٠٪ من المسافة البحرية التراكمية التي تفصله عن تلك الموانئ، ثم يأتي ميناء الدمام بنسبة وفر بلغت ٢٤.٥٪ من إجمالي المسافة البحرية بينه وبين باقي الموانئ، أما ميناء أبو ظبي فجاء بنسبة وفر ٢١.٩٪ من المسافة البحرية التراكمية، ثم جاء ميناء موندرا بنسبة وفر ١٦.٤٪ من إجمالي المسافة البحرية اللازمة للوصول من إلى باقي الموانئ. وبالمثل فإن نسبة الوفورات في المسافة هذه تقل عن ذلك في موانئ المحور الشمالي للممر.

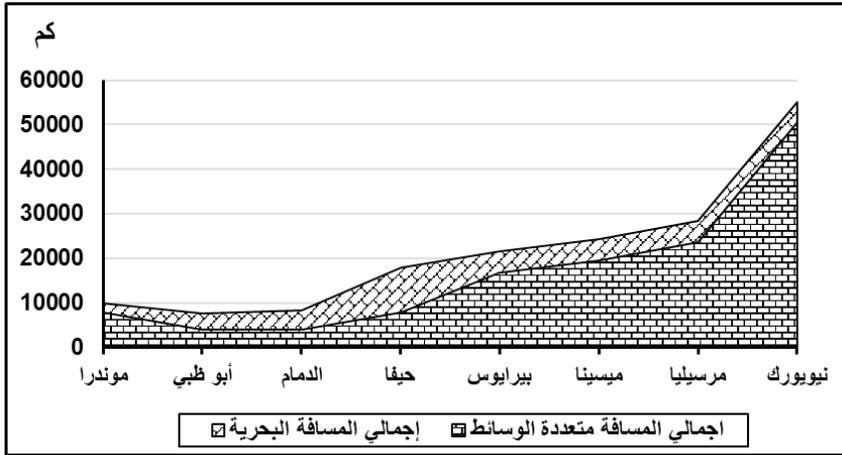
جدول (٨) : وفورات المسافة عبر الممر الهندي والطريق التقليدي. (كم)

الإجمالي	نيويورك	مربطيا	مبينا	بيرايوس	حيفا	المام	أبو ظبي	مونترا	الميناء من إلى	
									المسافة البحرية	المسافة عبر الممر
46992	14992	8336	7258	6612	5858	2130	1806		المسافة البحرية	
39276.5	13605.5	6887.5	5809.5	5124.5	3913.5	2130	1806		المسافة عبر الممر	
16.4	9.2	17.4	20.0	22.5	33.2	0.0	0.0		وفر المسافة %	
45252	15092	8423	7341	6697	5893			1806	المسافة البحرية	
35340.5	13605.5	6887.5	5809.5	5124.5	2107.5			1806	المسافة عبر الممر	
21.9	9.8	18.2	20.9	23.5	64.2			0.0	وفر المسافة %	
47215	15422	8743	7671	7026	6223			2130	المسافة البحرية	
35640.5	13665.5	6947.5	5869.5	5184.5	1843.5			2130	المسافة عبر الممر	
24.5	11.4	20.5	23.5	26.2	70.4			0.0	وفر المسافة %	
33747	9692	2974	1896	1211	6223			5893	المسافة البحرية	
23637.5	9692	2974	1896	1211	1843.5			3913.5	المسافة عبر الممر	
30.0	0.0	0.0	0.0	0.0	70.4			33.2	وفر المسافة %	
173206	55198	28476	24166	21546	17974	8353	7699	9794	المسافة البحرية	
133895	50568.5	23696.5	19384.5	16644.5	7864.5	3973.5	3913.5	7849.5	المسافة عبر الممر	
22.7	8.4	16.8	19.8	22.7	56.2	52.4	49.2	19.9	وفر المسافة %	الإجمالي

المصدر: حسب المسافات بين الموانئ وجمعت من موقع: <https://route.vesselfinder.com/>

وحسبت المسافات بين الموانئ من خلال الممر المخطط على اعتبار أن مسافة المنك الحدي بين أبو ظبي وحيفا ٢١٠٧,٥ كم وبين الشام وحيفا ١٨٤٣,٥ كم.

- يعد ميناء حيفا هو المستفيد الأكبر من اختصار مسافة الوصول إليه من الموانئ الأخرى، حيث وصلت الوفورات الإجمالية في المسافات إلى ٥٦.٢٪ من إجمالي المسافة التراكمية بين كافة موانئ الممر وميناء حيفا، ويعود ذلك في الأساس إلى أن المحور البري من الممر سيلغي تماماً المسافة البحرية بين ميناء حيفا وموانئ الخليج عموماً، وموانئ الإمارات والسعودية بشكل خاص، ويأتي ميناء الدمام في المرتبة الثانية من حيث اختصار المسافة إلى ٥٢.٤٪ من المسافة التراكمية بينه وبين باقي موانئ الممر، ويأتي ميناء أبوظبي في الترتيب الثالث بنسبة وفر ٤٩.٢٪ بينه وبين ميناء حيفا.
- يمكن لموانئ بيرايوس، ميسينا، ومرسيليا، ونيويورك اختصار مسافة الوصول من كافة موانئ الممر إليها بنسب ٢٢.٧٪، ١٩.٨٪، ١٦.٨٪، ٨.٤٪ من المسافة البحرية التراكمية على الترتيب.



شكل (٤): تغير مسافة الوصول التراكمية بين الموانئ عبر الممر المقترح والتقليدي.

المصدر: الباحث اعتماداً على جدول (٨).

## ٢) دور الممر المقترح في اختصار زمن الرحلة البحرية بين موانئ الممر:

ليس معنى اختصار المسافة بقدر ما اختصار الزمن بنفس القدر، على الأقل فيما يخص نظام النقل البحري ونظام النقل متعدد الوسائط، فالأمر هنا يعتمد على عدد العمليات اللازمة لوصول البضائع بين مصادرها ووجهاتها، وعلى مجمل كفاءة سلاسل التوريد واللوجستيات داخل كل بلد. وعموماً فقد تم حساب الزمن بين الموانئ وبعضها عبر الطريق البحري التقليدي عبر قناة السويس مرة، وعبر الطريق المتعدد الوسائط (الممر الهندي) مرة أخرى (جدول ٩).

ونظراً لأن السفن القادمة من المحور الشرقي إلى المحور الشمالي ستقوم بتفريغ حمولتها في موانئ الخليج ثم يتم شحنها عبر القطار من موانئ الممر على الخليج العربي إلى ميناء حيفا، ثم يعاد شحن البضائع من ميناء حيفا إلى الميناء النهائي، فلا بد من حساب الوقت المستغرق في كافة هذه العمليات، ولذا فإن زمن الوصول بين ميناء موندرا الهندي مثلاً وميناء بيرايوس اليوناني عبر ميناء جبل علي تم حسابه بالمعادلة التالية:

الزمن بين ميناء موندرا وميناء بيرايوس (يوم) = زمن الرحلة البحرية بين ميناء موندرا وميناء جبل علي + زمن بقاء (دوران) السفن في ميناء جبل علي + زمن الرحلة البرية السكك الحديدية إلى ميناء حيفا + زمن بقاء (دوران) السفن في ميناء حيفا + زمن الرحلة البحرية بين ميناء حيفا وميناء بيرايوس

ويبلغ متوسط زمن دوران السفن منذ دخول الميناء وحتى المغادرة في دول الخليج، فبلغ ١.٦ يوم للموانئ الإماراتية، و ١.١ يوم في الموانئ السعودية، ثم بلغ وقت الدوران في موانئ دولة الكيان ١.٩ يوم. وتم حساب متوسط الزمن المستغرق بالقطار لنقل البضائع بين موانئ الخليج وميناء حيفا على طول السكة الحديد البالغ إجمالي أطوالها التقريبي ٢١٠٧.٥ كم بين أبو ظبي وحيفا، وبمتوسط ١٨٤٣.٥ كم من الدمام إلى حيفا، وبمتوسط سرعة مسير تصل ٥٠ كم/ساعة<sup>(١)</sup>. ويوضح الجدول (٩) والشكل (٥) متوسط زمن النقل بين موانئ الممر عبر المسار المقترح وعبر قناة السويس والفوارق الزمنية بين المسارين.

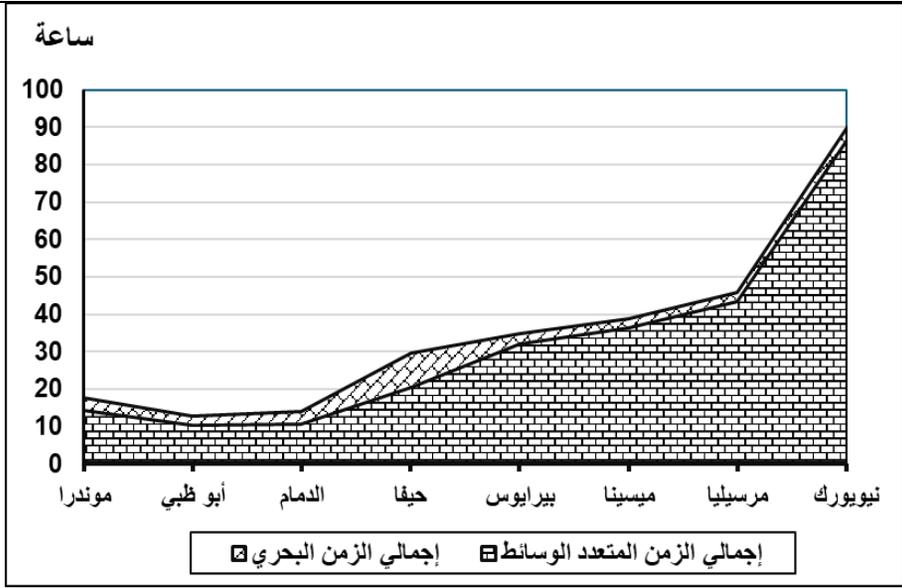
(١) بلغ متوسط سرعة قطار البضائع الأوراسي بين آسيا وأوروبا ٨١٦ كم/يوم، وبلغ متوسط سرعة قطار البضائع في الهند ٤٠ كم/ساعة، وتشمل هذه السرعات أمانة التوقف في المحطات وغيرها من ازمة التأخير. المصدر: راجع كل من:

- Eurasian Rail Alliance Index (ERAI), (2023); rail container transportation in the eurAsian space in 2022, P11.
- Average speed of goods trains on DFCs increases to 40 km/hour, <https://www.maritimegateway.com/average-speed-of-goods-trains-on-dfcs-increases-to-40-km-hour/> تم الدخول بتاريخ 26-7-2024

جدول (٩) : تقديرات وفورات الزمن بين مواني الممر وفقا للمسار المقترح للممر الهندي ومسار قناة السويس. (يوم)

اجمالي الزمن من الميناء	نيويورك	مريشيا	ميسينا	بيرايوس	حيفا	الدمام	أبو ظبي	مونديرا	الميناء من / إلى	
									الزمن عبر البحرى	الزمن عبر الممر
77.4	24.1	13.4	11.7	10.6	10.2	4.0	3.4	0.0	الزمن عبر البحرى	مونديرا
75.4	24.5	13.7	11.9	10.9	7.0	4.0	3.4		الزمن عبر الممر	
2.6	-1.7	-2.2	-1.7	-2.8	31.4	0.0	0.0		وفر الوقت %	
73.3	24.3	13.5	11.8	10.8	9.5	0.0	0.0	3.4	الزمن عبر البحرى	أبو ظبي
62.6	22.4	11.6	9.8	8.8	6.8			3.4	الزمن عبر الممر	
14.7	8.0	14.4	17.4	19.0	28.9			0.0	وفر الوقت %	
77.4	25.8	14.0	12.3	11.3	10.0			4.0	الزمن عبر البحرى	الدمام
70.2	24.1	13.3	11.5	10.5	6.6			4.0	الزمن عبر الممر	
9.3	6.4	4.7	6.2	6.7	33.6			0.0	وفر الوقت %	
55.1	15.6	4.8	3.0	2.0	0.0	10.0	9.5	10.2	الزمن عبر البحرى	
45.8	15.6	4.8	3.0	2.0		6.6	6.8	7.0	الزمن عبر الممر	
16.9	0.0	0.0	0.0	0.0		33.6	28.9	31.4	وفر الوقت %	
283.2	89.8	45.7	38.8	34.7	29.7	14.0	12.9	17.6	الزمن عبر البحرى	حيفا
253.9	86.6	43.4	36.2	32.2	20.4	10.6	10.2	14.4	الزمن عبر الممر	
10.3	3.6	5.1	6.7	7.2	31.3	24.0	21.3	18.2	وفر الوقت %	الإجمالي

المصدر: من إعداد الباحث، حسب المسافات والأزمنة من موقع <https://route.vesselfinder.com> وحسب الأزمنة عند سرعة ١٤ عقدة/الساعة. وحسب الزمن بين موانئ الخليج وميناء حيفا بمتوسط طول السكة الحديد مقسوماً / سرعة ٥٠ كم/ساعة.



شكل (٥) : التغير في الأزمنة للوصول بين المواني اعتمادا على الممر المقترح والتقليدي.

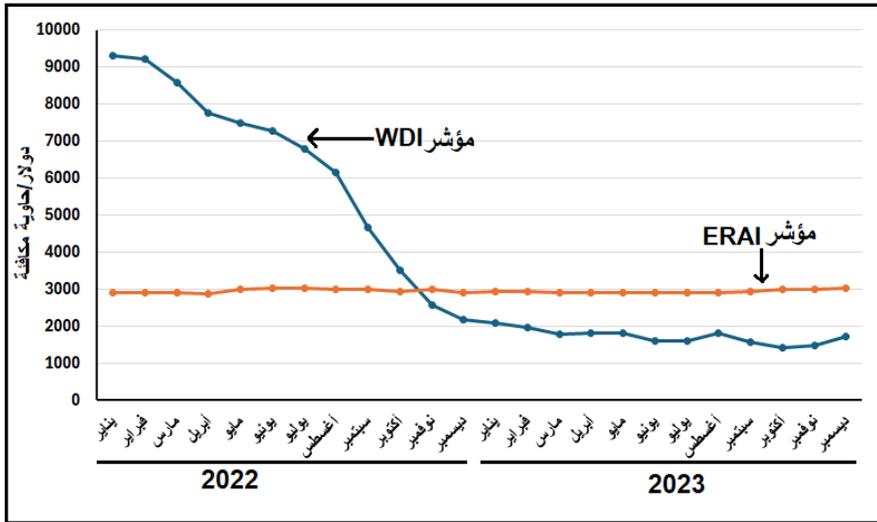
المصدر: الباحث اعتمادا على جدول (٩).

#### ومن الجدول (٩) وشكل (٥) يمكن استنتاج الآتي:

- بلغ متوسط وفورات الزمن ١٠.٣٪ من إجمالي الأزمنة التراكمية للوصول بين مواني الممر، وبلغت وفورات الزمن من ميناء حيفا إلى باقي المواني أقصاها بنسبة وفورات ١٦.٩٪ من إجمالي الزمن التراكمي اللازم للوصول من الميناء إلى باقي المواني، في حين جاء ميناء أبو ظبي في الترتيب الثاني بنسبة وفورات ١٤.٧٪، ثم تبعه ميناء الدمام بنسبة وفورات ٩.٣٪ ثم جاء ميناء موندرا في الترتيب الأخير بنسبة وفورات زمنية بلغت ٢.٦٪ من إجمالي الأزمنة البحرية التراكمية اللازمة للوصول بين الميناء ومواني الممر، وقد جاءت الأزمنة اللازمة للوصول منه إلى باقي المواني بنسبة سالبة أي أن زمن الوصول باستخدام النقل متعدد الوسائط سيكون أكبر من زمن الوصول البحري، ويرجع ذلك إلى الأزمنة المستغرقة في الترانزيت وشحن أو تفريغ السفن في ميناء حيفا.
- زادت نسبة وفورات الأزمنة اللازمة للوصول إلى ميناء حيفا من كافة مواني الممر بنسبة ٣١.٣٪ من إجمالي الزمن البحري، جاء كذلك ميناء الدمام ثم ميناء أبو ظبي بنسب ٢٤٪، و ٢١.٣٪ على الترتيب، ثم تبعهم ميناء موندرا بنسبة وفر بلغت ١٨.٢٪، وعلى ذلك يمكن القول إن مواني المحور الشمالي هي الأكثر استفادة من حيث نسبة الوفورات الزمنية.

### ٣) دور الممر المقترح في تقليل تكاليف النقل البحري بين موانئ الممر:

تعد الوفورات في تكاليف النقل هي أحد أهم المحددات الاقتصادية التي تؤثر على فاعلية الممرات الدولية، فالمنافسة الشديدة في الأسواق العالمية تحدد تكلفتها السلعة التي يدخل فيها تكاليف نقلها إلى تلك الأسواق، وتختلف أنماط النقل فيما بينها في تكاليف النقل البضائع والسلع حيث يعد النقل البحري كما هو معروف أرخص تلك الأنماط، يليه النقل بالسكك الحديدية ثم النقل بالطرق، ثم يأتي النقل الجوي كأعلى تلك الأنماط. ولحساب مدى فاعلية الممر المقترح من النواحي الاقتصادية التي تعبر عنها تكاليف النقل، فقد تم مقارنة تكاليف النقل في خطوط السكك الحديدية الأوراسية التي تم تشييدها ضمن مبادرة مشروع الحزام والطريق One Belt, One Road الصينية (طريق الحرير) فيما بين الصين وأوروبا، حيث كانت تكاليف النقل باستخدام النقل بالسكك الحديدية أرخص من النقل البحري بين الصين وأوروبا حتى نوفمبر من عام ٢٠٢٢، ثم تغيرت الصورة فيما بعد، ويوضح ذلك المقارنة بين مؤشر دوروري العالمي WDI ومؤشر Eurasian Railway Alliance index (ERAI) الذي يعبر عن متوسط تكلفة النقل على السكة الحديد الأوراسية للحاوية النمطية<sup>(١)</sup> (شكل ٦).



شكل (٦) : تغيرات أسعار شحن الحاويات بين النقل البحري والسكك الحديدية الدولية.

المصدر: ERAI, 2024, P. 6

(١) ERAI, (2024) Rail container transportation in the Eurasian space in 2023 report, <https://index1520.com/en/analytcs/konteynerye-zheleznodorozhnye-perevozki-na-evraziyskom-prostranstve-v-2023-godu/> , P.6.

ويتضح من الشكل (٦) أن تكاليف النقل البحري باتت أرخص من تكاليف النقل السككي بين الصين وأوروبا منذ شهر نوفمبر ٢٠٢٢، وهذا أساسه التغير المستمر في تكاليف الشحن البحري. وفي دراستهم عن تقييم مكانة الشحن السككي في عصر الحزام والطريق قارنت "Zhang" وزملائها بين تكاليف الشحن البحري بين شنغهاي في الصين، وهامبورج بألمانيا، باستخدام أنماط النقل البحري والسككي و المتعدد الوسائط (جوي/بحري) عام ٢٠١٧، وكان متوسط تكلفة نقل الحاوية النمطية هي ٠.١٢ دولار/كم في النقل البحري، وقد تم حساب القيمة في جدول (٧) ووجدت أنها ٠.١١٧ دولار/حاوية/كم، كما قدروا تكلفة النقل باستخدام القطار والتي بلغت ٠.٥٦ دولار/كم.<sup>(١)</sup> وبناء على هذه القيم تم حساب المتوسط المتوقع لتكاليف الشحن بين مواني دول الممر الهندي الأوروبي جدول (١٠) وفقا لنمطي النقل المقترحين وهما البحري التقليدي، والنمط متعدد الوسائط (بحري-سككي).

● سيكون الممر الملاحي البحري التقليدي عبر قناة السويس أرخص بمعدل ٥٥.٢% من الممر الهندي المقترح، ويعود ذلك لارتفاع تكاليف المناولة في المواني وكذلك انخفاض متوسط سرعة النقل بالسكة الحديد بشكل عام.

يلاحظ من الجدول (١٠) والشكل (٧) ما يلي:

- سترتفع التكلفة لأقصى حد بين ميناء أبو ظبي وباقي مواني الممر، حيث ستكون التكلفة عبر المسار متعدد الوسائط (الممر الهندي) أعلى بمعدل ٦٧.٥% من النقل بالطريق البحري التقليدي عبر قناة السويس، وسترتفع التكلفة لأقصاها بين ميناء أبو ظبي وميناء حيفا وذلك نظراً للتغير التام في وسيلة النقل بين الميناءين من النقل البحري الرخيص إلى النقل السككي مرتفع التكلفة نسبياً.
- ستزداد تكلفة النقل بين ميناء موندرا الهندي ومواني الممر بنسبة ٦١%، وسترتفع التكلفة لأقصاها بين ميناء موندرا وميناء حيفا أيضاً، نظراً لاستخدام النقل السككي فيما بين مواني الخليج وميناء حيفا.
- سترتفع التكلفة بين ميناء الدمام ومواني الممر عبر الممر متعدد الوسائط بنسبة ٥١.٦% عن تكاليف النقل باستخدام الممر المائي التقليدي عبر قناة السويس، وستصل لأقصاها بين ميناء أبو ظبي وميناء حيفا.

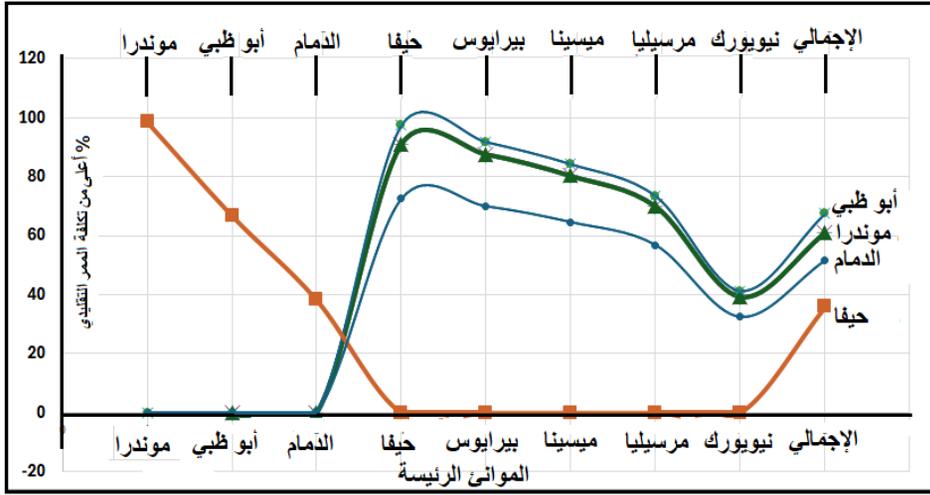
(1) Zhang, X., & Schramm, H. J. (2020). Assessing the market niche of Eurasian rail freight in the belt and road era. The International Journal of Logistics Management, 31(4), P.12.

جدول (١٠) : وفورات تكاليف الشحن بين الطريق البحري التقليدي والممر المقترح (بولار/حاوية).

اجمالي	نيويورك	مرسيليا	ميسينا	بيرايوس	حيفا	الدمام	أبو ظبي	موندرا	الميناء من إلى
5638.9	1799.0	1000.3	871.0	793.4	702.9	255.6	216.7	0.0	التكلفة البحرية
9079.0	2505.8	1699.7	1570.4	1488.1	1342.8	255.6	216.7	0.0	التكلفة متعددة الوسائط
-61.0	-39.3	-69.9	-80.3	-87.6	-91.0	0.0	0.0		فرق التكلفة %
5430.2	1811.0	1010.7	881.0	803.6	707.2	0.0	0.0	216.7	التكلفة البحرية
9093.9	2559.9	1753.8	1624.5	1542.2	1396.9	0.0	0.0	216.7	التكلفة متعددة الوسائط
-67.5	-41.3	-73.5	-84.4	-91.9	-97.5			0.0	فرق التكلفة %
5665.8	1850.6	1049.2	920.5	843.2	746.7	0.0	0.0	255.6	التكلفة البحرية
8588.1	2450.9	1644.9	1515.5	1433.3	1287.9	0.0	0.0	255.6	التكلفة متعددة الوسائط
-51.6	-32.4	-56.8	-64.6	-70.0	-72.5			0.0	فرق التكلفة %
4049.7	1163.0	356.9	227.6	145.3	0.0	746.7	707.2	702.9	التكلفة البحرية
5502.3	1163.0	356.9	227.6	145.3	1032.4	1180.2	1180.2	1396.9	التكلفة متعددة الوسائط
-35.9	0.0	0.0	0.0	0.0	-38.3	-66.9	-66.9	-98.7	فرق التكلفة %

المصدر: من حساب الباحث اعتمادا على (2020) Zhang &amp; Schramm، وجدول (٧)، والمسافات تم حسابها باستخدام جدول (٨).

- تكلفة النقل بين ميناء حيفا ومواني الممر سترتفع بنسبة ٣٥.٩% عما هي عليه باستخدام الطريق البحري التقليدي، وسترتفع التكلفة لأقصاها بين مينائي حيفا وموندرا.



شكل (٧) : نسب الزيادة في تكاليف النقل على الممر المقترح عن تكلفة النقل

على المسار البحري التقليدي عبر قناة السويس.

المصدر: الباحث اعتمادا على جدول (١٠).

#### رابعا - حجم التبادل التجاري بين دول الممر والقدرات التنافسية للممر مع قناة السويس:

شملت الدول المشاركة في المشروع كل من؛ الهند والإمارات والمملكة السعودية كدول المحور الشرقي من الممر، والأردن كدولة عبور تخترقها السكك الحديدية المخططة بين الخليج وحيفا، والكيان الإسرائيلي كعقدة طرفية في الطريق البري/البحري، ثم الاتحاد الأوروبي بشكل عام، ودول؛ اليونان، وإيطاليا وفرنسا، وألمانيا، بشكل خاص، ثم أمريكا كأحد الدول التي لا تقع على الممر ويتمثل دورها في الاستثمار في المشروع، ولكن تم ضمها في التحليلات التالية كونها أحد الدول المشاركة في الإعلان عن المشروع والراعية له، كمحاولة منها لمواجهة النفوذ الصيني وإدماج الكيان الإسرائيلي في المنطقة.

وتمثل أحجام التبادل التجاري بين الدول المشاركة في الممر الحدود الدنيا لأحجام البضائع التي يمكن للممر أن يستهدفها، وذلك مع افتراض سيناريو عدم مشاركة دول أخرى في استخدام الممر، في حين يمثل حجم التبادل التجاري بين دول جنوب وغرب وجنوب شرق آسيا من ناحية، وأوروبا من ناحية أخرى، الحدود القصوى التي يمكن أن يستهدفها الممر، وذلك مع مراعاة القدرات الفنية والتشغيلية للسكك الحديد والقطارات ومحطات الشحن،

وأزمنة المناولة والشحن، ومدى تحمل البضائع للتكاليف المرتفعة نسبياً عن النقل البحري التقليدي، ومدى ملائمة أسلوب النقل بالسكك الحديدية لأصناف البضائع.

وبناء على تجربة السكك الحديد الأوراسية في مبادرة الحزام والطريق الصينية والتي لم يزيد حجم البضائع المنقولة عبرها عن ٦٠٠ ألف حاوية نمطية في العام (١٣ مليون طن تقريباً)، فيمكن عرض سيناريو الحدود الدنيا التي يمكن أن يستهدفها الممر لخدمة التبادل التجاري بين دول الممر العشرة، وكذلك عرض الحدود الدنيا والقصى لأحجام البضائع التي يمكن أن يجتذبها من حصة قناة السويس من التجارة العالمية للحاويات خصوصاً.

### (١) التبادل التجاري الحالي بين دول الممر:

يمكن هنا فهم حجم التبادل التجاري بين دول الممر، وحجم السوق التي سيخدمها الممر الهندي الأوروبي، وكذلك معرفة أي الدول يمكن للممر أن يخدم نقل وارداتها وصادراتها وبأي نسبة بالضبط، وبالتالي فهم سياسات هذه الدول تجاه المشروع، وقد بلغ إجمالي حجم التجارة بين الدول المشاركة في الممر الهندي - الأوروبي ٣.٠٤٩ ترليون دولار انقسمت إلى صادرات وواردات بين هذه الدول وبعضها (جدول ١١)، أي ما يعادل ٦.٥٪ من إجمالي التجارة العالمية عام ٢٠٢٣. (١) في حين أن الميزان التجاري بين هذه الدول بلغ ٢١.٠٨١ مليون دولار أمريكي في نفس العام.

أ- الصادرات بين الدول: وبالنظر إلى مصفوفة الصادرات بين دول الممر (جدول ١١) (شكل ٨) يمكن ملاحظة ما يلي:

- بلغت قيمة الصادرات بين دول الممر ١.٥ ترليون دولار تقريباً، وهو ما يعادل ٦.٤٪ من قيمة صادرات العالم، وبالتالي فإن هذه القيمة تمثل رابع أكبر قيمة صادرات بين دول العالم بعد صادرات الصين، وأمريكا، وألمانيا وفقاً لبيانات التجارة العالمية عام ٢٠٢٣، وهذا يعني أن قيمة الصادرات ستكون أكبر بكثير إذا ما تم حساب صادرات هذه الدول إلى الدول الأخرى التي ستضم لشبكة الطرق المربوطة بهذا الممر، والدول المنتمة للتكتلات الاقتصادية التي تمثل دول الممر أحد ركائزها.
- جاءت الدول الأوروبية الأربعة بنسبة ٥٩.٩٪ من إجمالي صادرات دول الممر، ومثلت الصادرات الألمانية إلى دول الممر أكثر من ربع قيمة الصادرات (٢٧.٨١٪)، ثم تبعتها

(١) بلغت قيمة الصادرات العالمية ٢٣,٢٦٦ ترليون دولار أمريكي، في حين بلغت قيمة الواردات ٢٣,٥٤١ ترليون دولار عام ٢٠٢٣

وقد بلغ الميزان التجاري العالمي -٢٧٥,٠٧٧ مليون دولار. راجع موقع خريطة التجارة، تم الدخول ١٣-٧-٢٠٢٤.

[https://www.trademap.org/Country\\_SelProduct\\_TS.aspx?nvpm=4%7c%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c3%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1](https://www.trademap.org/Country_SelProduct_TS.aspx?nvpm=4%7c%7c%7c%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c3%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1)

إيطاليا بنسبة (١٧.١٪) في حين جاءت فرنسا بنسبة ١٤٪، أما اليونان فكانت الأقل بنسبة ١٪ من إجمالي صادرات دول الممر لبعضها البعض. أما أمريكا فجاءت بنسبة ١٦.٢٪ من جملة الصادرات، بينما جاءت الهند بنسبة ١١.١٪ من إجمالي الصادرات بين دول الممر، ولذا فإن هذه الدول الستة مجتمعة جاءت بنسبة ٨٧.٢٪ تقريبا من جملة الصادرات بين دول الممر.

■ يتم تصدير ٦٠٪ تقريبا من صادرات الدول الأوروبية بينها وبين بعضها البعض، في حين يتم تصدير ٣٢٪ تقريبا من صادراتها إلى أمريكا، أي أن ٩٢٪ من الصادرات الأوروبية للدول الأربعة لا يمر في قناة السويس ولا يستخدم طريق الممر الهندي الأوروبي.

■ تصدر ألمانيا ما قيمته ٤٢١ مليار دولار إلى دول الممر، بما يعادل ٢٤.٧٪ من إجمالي صادراتها السنوية عام ٢٠٢٣، وتتناثر دول أمريكا وفرنسا وإيطاليا بنسبة ٨٩.٧٪ من إجمالي صادرات ألمانيا لدول الممر، وتصدر إيطاليا ما قيمته ٢٥٨ مليار دولار إلى دول الممر، بنسبة ٣٨.١٪ من إجمالي صادراتها السنوية للعالم عام ٢٠٢٣، وتتناثر دول ألمانيا وأمريكا وفرنسا بنسبة ٨٨.٨٪ من إجمالي صادرات إيطاليا إلى دول الممر، أما فرنسا فبلغت قيمة صادراتها إلى دول الممر ٢١٢ مليار دولار، بنسبة ٣٣.٤٪ من صادراتها إلى العالم عام ٢٠٢٣ تقريبا، وقد استأثرت ألمانيا وإيطاليا وأمريكا بنسبة ٨٩.٩٪ من جملة صادراتها إلى دول الممر.

■ بلغت قيمة الصادرات الأمريكية إلى دول الممر ٢٤٥ مليار دولار عام ٢٠٢٣، أي بنسبة ٩.٦٪ من إجمالي صادراتها إلى العالم في نفس العام، وتتناثر الدول الأوروبية الأربعة بنسبة ٦١٪ من إجمالي الصادرات الأمريكية إلى دول الممر، في حين تستأثر باقي الدول بنسبة ٣٩٪ فقط.

■ بلغت قيمة صادرات الهند إلى دول الممر ١٦٧ مليار دولار، بنسبة ٣٨.٧٪ من إجمالي قيمة الصادرات الهندية عام ٢٠٢٣، وتتناثر أمريكا بنسبة ٤٨٪ من إجمالي صادرات الهند إلى دول الممر، أما دول الممر الأوروبية مجتمعة فيمثل نصيبها ١٦.٦٪ من إجمالي صادرات الهند إلى دول الممر، أما الدول العربية الخليجية (الإمارات، السعودية) فبلغ نصيب الأولى ١٨.٧٪، والثانية ٦.١٪، أي أنهما تستأثران بنسبة ٢٤.٨٪ من إجمالي صادرات الهند إلى دول الممر، وجاءت الدول الأخرى بنسبة ١٠.٦٪ فقط.

جدول (١١) : مصفوفة التبادل التجاري بين دول الممر الهندي-الأوروبي عام ٢٠٢٣ (ألف دولار أمريكي).

أمريكا	الصين	فرنسا	إيطاليا	اليونان	(الاتحاد الإمبراطوري)	الأردن	السعودية	الإمارات	الهند	من / إلى
80230193	10441963	8048230	8509084	838817	7589089	10152976	10152976	31322728		صناعات الهند
51772471	13903417	4244026	5528889	613349	2789698	2386189	46188427	53851377		واردات الهند
11520847	1356560	1426181	2737690	208039	1726287	3968487	28100960			صناعات الإمارات
21415362	8512143	7059856	8679869	329387	801373	513388	9344012			واردات الإمارات
2323831	2067666	7573731	6475773	1952815		4323215		17809910		صناعات السعودية
16216576	7491415	4264387	4604682	581240		1336120		12471997		واردات السعودية
1757117	26347	25244	35198	18504		101590	866102	238544		صناعات الأردن
1060458	564971	242861	459911	47199		543224	2890161	1503212		واردات الأردن
18674872	1883464	1868020	1533485	683864		127003	55	635527		صناعات (الاتحاد الإمبراطوري)
10080588	6144446	2176034	3596954	682524		176382		942960		واردات (الاتحاد الإمبراطوري)
2338522	3652036	1752641	5962023			894553	53091	371754		صناعات اليونان
3637870	4703806	3477612	6177141			550159	36414	2095003		واردات اليونان
73120873	86759812	69896357		7410122		3978236	676506	6771007		صناعات إيطاليا
28701306	102136460	54587204		5813552		1377111	87557	2407527		واردات إيطاليا
49102095	84553151		56972694	3819441		2179375	339453	4690966		صناعات فرنسا
64753693	97163987		55453014	1412175		1607693	50139	2311213		واردات فرنسا
163978366			121587326	92071424		8793350	810092	4014739		صناعات ألمانيا
97015273			7288261	75951699		3156707	89981	2470621		واردات ألمانيا
	72922330	46943573	27417614	2170167		14233027	11565225	20853548		صناعات أمريكا
	150461562	59106519	71904369	2499352		21865804	3162126	24149484		واردات أمريكا

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على موقع خريطة التجارة، تم التحول بتاريخ ١٢-٣-٢٠٢٤. <https://www.trademap.org/>

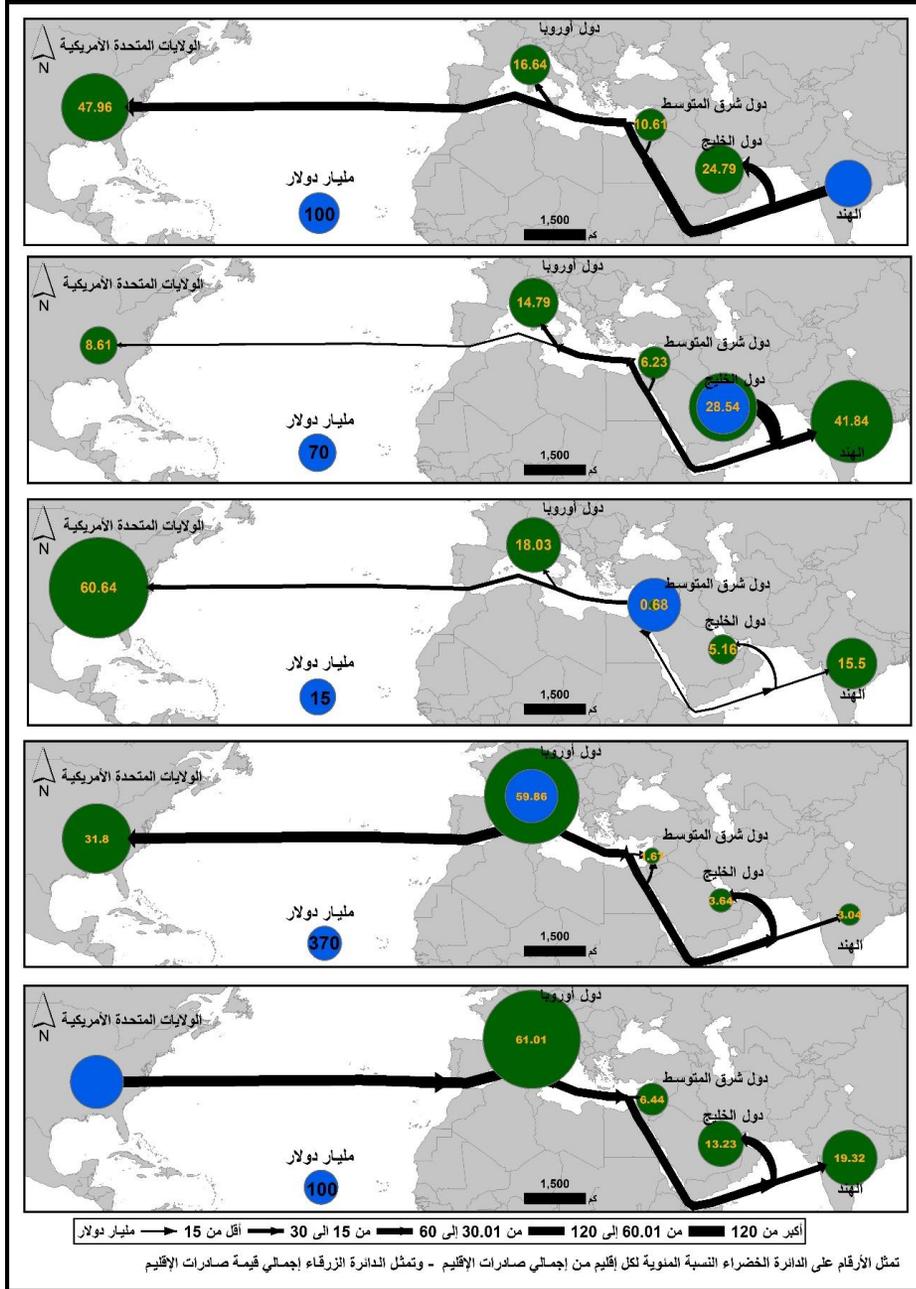
بلغت قيمة صادرات دول الخليج (السعودية والإمارات) إلى دول الممر ١٦٠.٨ مليار دولار، وقد استأثرت الهند بنسبة ٤٢٪ تقريباً من هذه الصادرات، في حين بلغت قيمة الصادرات بين السعودية والإمارات ٢٨.٥٪ من إجمالي صادرات الدولتين إلى دول الممر، أي أن قرابة ٧٠٪ من قيمة صادراتهما يتم تبادلها في نفس الإقليم ولا تستخدم قناة السويس وبالتالي لن تمر عبر الممر الهندي المقترح أساساً.

- بلغت قيمة الصادرات السعودية إلى دول الممر ٨٤.٤ مليار دولار أي بنسبة ٢٧٪ من إجمالي الصادرات السعودية عام ٢٠٢٣، وتستأثر الهند بنسبة ٤٩.٦٪ أي قرابة نصف الصادرات السعودية إلى دول الممر، في حين جاء نصيب الإمارات العربية المتحدة بنسبة ٢١.١٪ من جملة الصادرات السعودية إلى دول الممر، بينما استأثرت الدول الممر الأوروبية وأمريكا بنسبة ٢٤.٢٪ من إجمالي صادرات السعودية إلى دول الممر.
- بلغت قيمة الصادرات الإماراتية إلى دول الممر ٧٦.٤ مليار دولار، بنسبة ٢٥.٦٪ من إجمالي الصادرات الإماراتية إلى العالم عام ٢٠٢٣، وتستحوذ السعودية على نسبة ٣٦.٨٪ من إجمالي قيمة الصادرات الإماراتية إلى دول الممر، في حين تستحوذ الهند على نسبة ٣٣.٢٪، أي أن السعودية والهند تستحوذان على ٧٠٪ من إجمالي صادرات الإمارات إلى دول الممر. أما الدول الأوروبية الأربعة بالإضافة إلى أمريكا فتستحوذ على ٢٢.٦٪ من إجمالي صادرات الإمارات إلى دول الممر. وتأتي دولة "الكيان المحتل" مع الأردن بنسبة ٧.٥٪ فقط.

- بلغت صادرات دولتي شرق المتوسط (الكيان المحتل والأردن) ٣٣.٦ مليار دولار، استأثرت الدول الأوروبية وأمريكا بما يساوي ٧٩.٧٪ تقريباً من إجمالي صادراتهما إلى دول الممر، أي أنه من المحتمل أن يمر عبر الممر المقترح نسبة متواضعة من صادراتهما إلى دول الخليج والهند.

- يصدر الكيان الإسرائيلي إلى باقي دول الممر ما قيمته ٢٩.٣ مليار دولار، وهو ما يساوي ٤٩٪ من إجمالي صادراتها إلى العالم عام ٢٠٢٣، وقد استحوذت أمريكا على ٦٣.٦٪ من صادرات هذه الدولة إلى الممر، ثم استأثرت الهند بنسبة ١٣.٤٪ من إجمالي صادراتها، أي أن الدولتين استأثرتا بنسبة ٧٧٪ من إجمالي صادرات الكيان المحتل إلى دول الممر، أما دول أوروبا الأربعة فبلغ نصيبها مجتمعة ٢٠.٣٪ من إجمالي الصادرات، وهذا يعني أن أمريكا ودول أوروبا تستأثر بنسبة ٨٤٪ من إجمالي صادرات الكيان إلى دول الممر، أما الدول العربية الثلاثة فبلغ نصيبها ٢.٦٪ فقط.

شكل (٨) : توزيع الصادرات بين العقد الرئيسية في الممر الهندي - الأوروبي.



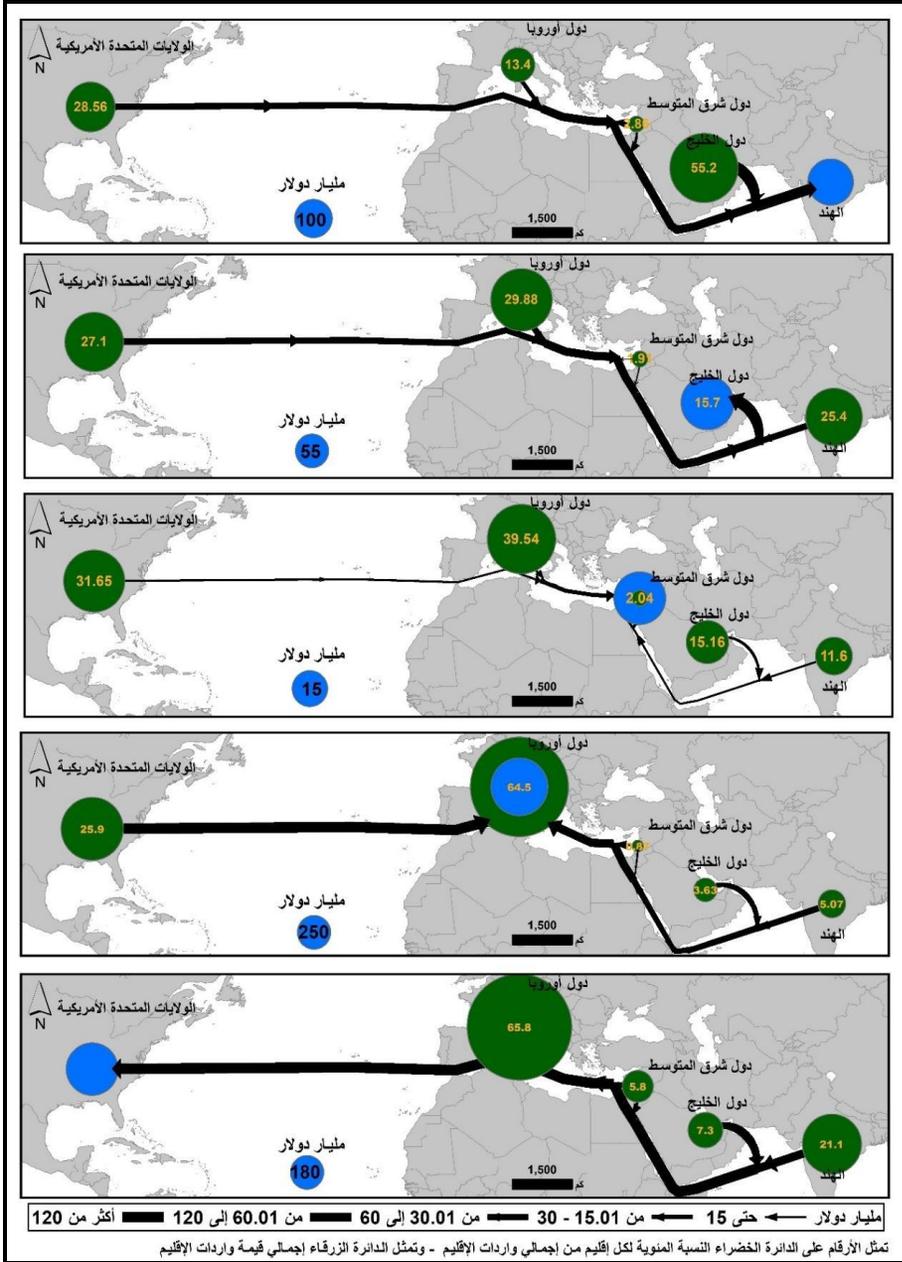
- جاءت الأردن بالنصيب الأقل في قيمة الصادرات إلى دول الممر، حيث بلغت قيمة صادراتها ٤.٣ مليار دولار، إلى بنسبة ٣٣.٦٪ من إجمالي صادرات الأردن العالمية

عام ٢٠٢٣، وقد استحوذت أمريكا على نسبة ٤٠.٤٪ من إجمالي الصادرات الأردنية إلى دول الممر، بينما جاءت الهند بنصيب ٢٩.٥٪ من إجمالي صادرات الأردن إلى دول الممر، أما السعودية والإمارات فاستأثرتا بنسبة ٢٥.٤٪ من إجمالي الصادرات، في حين أن الدول الأوروبية الأربعة استحوذت على نسبة ٢.٤٪ من إجمالي صادرات الأردن إلى دول الممر.

ب- **الواردات بين دول الممر:** بلغت إجمالي قيمة واردات دول الممر من بعضها البعض ١.٥٣٥ مليار دولار عام ٢٠٢٣، أي بنسبة ٦.٥٪ من إجمالي الواردات العالمية، في حين بلغت النسبة ١٨.٢٣٪ من إجمالي واردات دول الممر عام ٢٠٢٣. ويمكن من (جدول ١١) (شكل ٩) ملاحظة ما يلي:

- استأثرت الدول الأوروبية الأربع مجتمعة بما يساوي ٤٨.٧٪ من إجمالي واردات دول الممر، وقد بلغ نصيب ألمانيا ١٧.٧٪ من إجمالي قيمة الواردات بين دول الممر، تلتها فرنسا (١٥.٦٪)، ثم إيطاليا (١٤٪ تقريباً) أي أن هذه الدول الأربع تستحوذ على نسبة ٧٥.٤٪ من إجمالي الواردات بين دول الممر، وإذا أضفنا إليها نصيب دولة الكيان (١.٧٥٪) و اليونان (١.٤٣٪) فإن نصيب دول المحور الشمالي من الممر سيكون ٧٨.٦٪ من إجمالي قيمة الواردات المتداولة بين دول الممر. على الناحية الأخرى تستأثر الهند بنسبة ١١.٨١٪ من الواردات، تليها الإمارات بنسبة ٥.٤٧٪، ثم المملكة العربية السعودية بنسبة ٣.٥٨٪، ثم الأردن في الأخير بنسبة ٠.٥٤٪، أي أن دول المحور الشرقي من الممر يبلغ نصيبها مجتمعة ٢٢.٤٪ من قيمة واردات دول الممر.
- بلغت قيمة واردات أمريكا من دول الممر ٤٣١.٤٥ مليار دولار، أي بنسبة ١٣.٦٪ تقريباً من إجمالي الواردات السنوية لأمريكا عام ٢٠٢٣م، ويأتي ما نسبته ٦٥.٨٪ من إجمالي واردات أمريكا من دول الممر من الدول الأوروبية الأربعة (ألمانيا ٣٤.٩٪، إيطاليا ١٦.٧٪، فرنسا ١٣.٧٪، ثم اليونان ٠.٦٪) من الواردات الأمريكية من دول الممر، أما الهند فقد أسهمت بنسبة ٢١.١٪ من واردات أمريكا من دول الممر، في حين أن دول الخليج تستأثر بنسبة ٧.٨٪، في حين أن دولة الكيان تستأثر بنسبة ٥.١٪. ويعني ذلك أن قرابة ٧١٪ من واردات أمريكا من دول الممر لا تستخدم قناة السويس وبالتالي لا تمر عبر المسار المقترح.
- يتم توريد ٦٤.٥٪ من واردات الدول الأوروبية الأربع بين هذه الدول وبعضها، في حين تسهم أمريكا بنسبة ٣٠٪ تقريباً من واردات هذه الدول الأربع، أي أن هناك قرابة ٩٥٪

من إجمالي قيمة واردات الدول الأوربية الأربعة من دول الممر لا تستخدم قناة السويس، ولن تستخدم الممر المقترح.



شكل (٩) : توزيع الواردات بين العقد الرئيسية في الممر الهندي - الأوروبي.

المصدر: الباحث اعتماداً على جدول (١١).

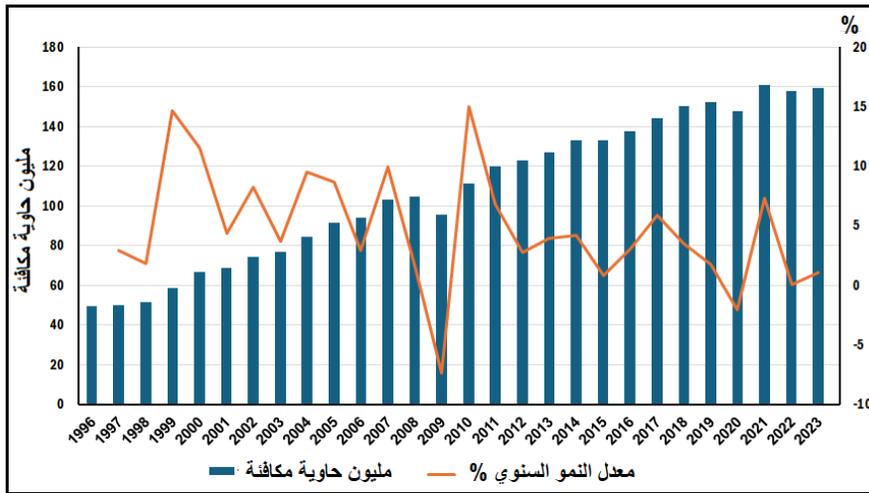
- جاءت ألمانيا في الترتيب الثاني من حيث نصيبها من واردات دول الممر، بقيمة ٢٧٢.٣ مليار دولار بنسبة ١٠.٦٪ من إجمالي قيمة الواردات الألمانية عام ٢٠٢٣م، وقد أسهمت الدول الأوروبية على الممر الهندي الأوروبي بنسبة ٥٥.٨٪ من إجمالي واردات ألمانيا من دول الممر، في حين أن أمريكا تسهم بنسبة ٣٥.٦٪ من تلك الواردات، أي أن الدول الأوروبية وأمريكا تسهم بنسبة ٩١.٤٪ من إجمالي واردات ألمانيا، أما الهند فتسهم بنسبة ٥.٨٪، أما الدول العربية فتسهم فقط بنسبة ١.٨٪ من واردات ألمانيا من دول الممر.
- تستورد فرنسا ما نسبته ١٥.٦٪ من إجمالي الواردات المتداولة بين دول الممر، وهذه النسبة توازي ٣٠.٨٨٪ من إجمالي الواردات الفرنسية عام ٢٠٢٣، وتأتي النسبة الأكبر من هذه الواردات من دول الممر الأوروبية وأمريكا بنسبة ٩١.٤٪ من إجمالي واردات فرنسا من دول الممر.
- كان نصيب إيطاليا من إجمالي قيمة الواردات بين دول الممر ١٤٪ تقريبا، وتعادل ٣٣.٥٧٪ من إجمالي قيمة الواردات الإيطالية عام ٢٠٢٣، أي أن إيطاليا تستورد ثلث وارداتها من دول الممر الهندي الأوروبي، وتأتي نسبة ٧٥.٦٪ من الدول الأوروبية الثلاث (ألمانيا، فرنسا، اليونان)، ثم تسهم أمريكا بنسبة ١٣.٤٪ من واردات إيطاليا، أي أن دول المحور الشمالي تسهم بنسبة ٨٩٪ من الواردات الإيطالية من دول الممر.
- استوردت الهند بقيمة ١٨١.٢٨ مليار دولارا من دول الممر، بما يساوي ٢٧.١٧٪ من إجمالي واردات الهند عام ٢٠٢٣م، وتعد كل من الإمارات والسعودية وأمريكا هم الشركاء الرئيسيين للهند، حيث تسهم دولتي الخليج بنسبة ٥٥.٢٪ من إجمالي واردات الهند من دول الممر، بينما تسهم أمريكا بنسبة ٢٨.٦٪ من قيمة واردات الهند، أي أن تلك الدول الثلاث تسهم بنسبة ٨٥.١٪ من إجمالي قيمة واردات الهند من دول الممر، أما الدول الأوروبية فتسهم بنسبة ١٣.٤٪ من واردات الهند من دول الممر، ويمكن ملاحظة أن دول المحور الشرقي من الممر تسهم بنسبة ٥٦.٥٪ من إجمالي واردات الهند من دول الممر، أما دول المحور الشمالي فتسهم بنسبة ٤٣.٥٪ فقط من واردات الهند من دول الممر.
- تستورد دولتي الخليج ٩.٥٪ من إجمالي واردات دول الممر، وتأتي النسبة الأكبر من هذه الواردات من الدول الأوروبية بنسبة ٣٠٪ تقريبا من واردات الدولتين، في حين تسهم أمريكا بنسبة ٢٧٪، بينما تسهم الهند بنسبة ٢٤٪ تقريبا، بينما تتبادل الدولتين ١٥.٧٪

من وارداتها فيما بينهما، ويعني ذلك أن ٥٧٪ تقريبا من الواردات تأتي من دول المحور الشمالي للممر.

- بلغت واردات الإمارات ٥.٤٧٪ من إجمالي الواردات بين دول الممر، وتوازي هذه النسبة ٣١.٩٪ من إجمالي قيمة واردات الإمارات عام ٢٠٢٣م، وتأتي نسبة ٥٥.٨٪ من إجمالي قيمة واردات الإمارات من دول الممر من الدول الأوروبية الأربعة وأمريكا ودولة الكيان، أي من دول المحور الشمالي من الممر الهندي-الأوروبي، في حين أن هناك ٣٢.٥٪ تأتي من الهند، و١١.٧٪ من السعودية والأردن.
- بلغت قيمة واردات المملكة العربية السعودية من دول الممر ٥٥ مليار دولارا بنسبة ٣.٥٨٪ من إجمالي الواردات المتداولة بين دول الممر، وتساوي هذه القيمة ٣٥.٩٧٪ من إجمالي قيمة الواردات السعودية عام ٢٠٢٣م. وتسهم دول المحور الشمالي من الممر بنسبة ٦٠.٢٪ من إجمالي واردات السعودية من دول الممر، في حين أن هناك ١٤.٧٪ تأتيها من الهند، أما الدول العربية على الممر فتسهم بنسبة ٢٥.١٪ من واردات المملكة العربية السعودية.
- مثلت قيمة واردات دولة الكيان (الاحتلال الإسرائيلي) ١.٧٥٪ من إجمالي قيمة الواردات بين دول الممر، كذلك تمثل وارداتها من دول الممر ٣٢.٣٪ من إجمالي واردات الاحتلال الإسرائيلي عام ٢٠٢٣م، تأتي النسبة الأكبر من دول المحور الشمالي (دول أوروبا وأمريكا) بنسبة ٨٤.٣٪، في حين تسهم الهند بنسبة ١١.٥٪ من إجمالي واردات الكيان.
- رغم انخفاض نصيب الأردن من حجم الواردات من دول الممر، إلا أن دول الممر تسهم بحوالي ٤٢.٥٪ من إجمالي واردات الأردن، وتأتي النسبة الأكبر من كل من السعودية والإمارات (٥٢.٩٪) من قيمة واردات الأردن من دول الممر، في حين أن هناك ٣٥.١٪ من إجمالي وارداتها من دول الممر تأتي من دول المحور الشمالي من الممر.
- تأتي اليونان بنسبة ١.٤٣٪ من إجمالي واردات دول الممر الهندي - الأوروبي، وتمثل هذه النسبة قرابة ربع الواردات اليونانية عام ٢٠٢٣م، وتأتي نسبة ٦٥.٢٪ من واردات اليونان من دول الممر من الدول الأوروبية الثلاث (ألمانيا، فرنسا، إيطاليا)، وتسهم أمريكا بنسبة ١٦.٥٪، في حين تسهم الدول العربية بنسبة ١٠.٣٪، بينما تسهم الهند بنسبة ٥.٤٪ من إجمالي قيمة واردات اليونان من دول الممر، أي أن دول المحور الشرقي تسهم بنسبة ١٥.٧٪ من إجمالي واردات اليونان من دول للممر.

## ٢) حجم ونوعية البضائع المتنافس عليها مع قناة السويس:

تستحوذ قناة السويس على ما يقرب من ١٢.٥٪ من تجارة الشحن العالمية، بما في ذلك ما يقارب ٣٠٪ من حركة الحاويات في العالم<sup>(١)</sup>، ولعل هذا الرقم هو أحد أسباب الأطماع التي تحدد بقناة السويس، وسببا في محاولة مد وإنشاء عدد من الممرات الدولية international corridors تربط بين جنوب وشرق آسيا، وشمال وغرب أوروبا بشكل خاص للاستفادة من هذه الممرات في نقل مثل هذا النوع من البضائع وغيره بشكل أسرع من النقل البحري، ولذا فيمكن توقع أن ينافس الممر الهندي الأوروبي قناة السويس في تجارة الحاويات بشكل أكبر من أي نوع آخر من البضائع، ويتضح ذلك من المواني التي سيربط بينها الممر، وكذلك نوعية البضائع التي تعد هذه المواني مؤهلة ورائدة في مناوئتها. ورغم أن تجارة الحاويات في تزايد مستمر، إلا أن المعدلات السنوية لنمو هذه التجارة تتسم بالتذبذب والحساسية لأي هزات عالمية سواء أكانت اقتصادية أم سياسية أم بيئية، وهذا ما يتضح من انخفاض معدلات النمو في سنة ٢٠٠١م نتيجة أحداث ١١ سبتمبر، وفي ٢٠٠٣م نتيجة أحداث الحرب على العراق، وفي ٢٠٠٨-٢٠٠٩ نتيجة الأزمة الاقتصادية العالمية وتبعاتها، وكذلك في ٢٠١١-٢٠١٢م وأحداث ثورات الربيع العربي، وكذلك في ٢٠٢٠م في أثناء جائحة كورونا، وفي عام ٢٠٢٢م في أعقاب الحرب الروسية الأوكرانية (شكل ١٠).



شكل (١٠) : تطور حجم تجارة الحاويات في العالم في الفترة (١٩٩٦-٢٠٢٣).

المصدر: (UNCTAD, 2023, Review of Maritime Transport 2023, p. 30).

(١) روبرتا غاني وآخرون (٢٠٢٤)، الصراع والديون في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، منشورات مجموعة البنك الدولي، ص ٢٦.

وبمقارنة الخطوط الرئيسية لتجارة الحاويات، يلاحظ أن الخط الملاحي عبر المحيط الهادي Trans-Pacific (شرق آسيا - أمريكا الشمالية) استأثر بقرابة ٢٨.٢ مليون حاوية مكافئة عام ٢٠٢٢، في حين أن الطريق الملاحي بين أوروبا وآسيا استأثر ب ٢٤.٢ مليون حاوية، وقد مرت ٧١.١٪ منها تقريبا من شرق آسيا إلى إقليم البحر المتوسط وشمال وغرب أوروبا، في حين مرت النسبة الباقية في الاتجاه العكسي.<sup>(١)</sup>

وقد بلغ إجمالي كمية البضائع المارة بالقناة ١.١ مليار طن عام ٢٠١٩م، جاء حجم البضائع المارة من الشمال إلى الجنوب (التيار الشمالي) بنسبة ٥١.٨٪ منها، وجاء حجم البضائع المارة من الجنوب إلى الشمال (التيار الجنوبي) بنسبة ٤٩.٢٪ منها، وهذا يعني أن الفارق بين التيارين ليس كبيرا.

تنوعت البضائع المارة في القناة، فقد بلغ إجمالي كمية البضائع المارة من قناة السويس في التيار الشمالي ٥٧٢.٣ مليون طن عام ٢٠١٩، وقد بلغت نسبة البضائع المحوأة (بضائع في حاويات) ٤٥٪ من هذه الكمية، في حين جاءت المواد البترولية بنسبة ٢٢٪، بينما جاءت الحبوب بنسبة ٩٪، وبلغت نسبة بضائع الخامات والمعادن ٩٪ أيضا، أما الفحم فجاء بنسبة ٤٪، أما بضائع التيار الجنوبي فقد بلغت كميتها ٤٥٨.٨ مليون طن، وجاءت الحاويات بنسبة ٥٥٪ من إجمالي كمية البضائع المارة من الجنوب للشمال، بينما بلغت نسبة المواد البترولية ٢٤٪، وبلغت نسبة الغازات الطبيعية ٥٪، بينما بلغت نسبة المعادن المصنعة، والكيماويات، والزيوت النباتية، والفحم ٣٪، ٣٪، ٣٪، ٢٪ من إجمالي كمية البضائع على الترتيب.<sup>(٢)</sup> وقد تنوعت مصادر ووجهات البضائع المارة عبر القناة بشكل عام، ويظهر الشكل (١١) مصادر ووجهات البضائع المحوأة (الحاويات) في التيارين الشمالي والجنوبي بقناة السويس بما أن بضائع الحاويات تمثل أكثر من ٥٠٪ من حجم البضائع المارة بالقناة.

وبالنسبة لتيار الشمال - الجنوب (التيار الشمالي)، فإن أهم مناطق الشحن كانت منطقة شمال أوروبا والتي أسهمت بنسبة ٢٨.١٪ من إجمالي كمية البضائع المحوأة، تلتها منطقة شرق وجنوب شرق البحر المتوسط التي أسهمت بنسبة ٢٢.٤٪، بينما جاءت منطقة شمال البحر المتوسط بنسبة ١٧.٥٪، وجاءت منطقة أمريكا الشمالية بنسبة ١٣٪، أي أن تلك المناطق الأربع جاءت بنسبة ٨١٪ من إجمالي كمية البضائع المحوأة المارة من الشمال إلى الجنوب بقناة السويس. وقد تم تفريغ هذه البضائع في مناطق مختلفة في جنوب العالم، واستأثرت

(١) UNCTAD (2023) Review of Maritime Transport 2023, p. 10.

(٢) هيئة قناة السويس، إحصائيات حركة الملاحة في قناة السويس، النشرة السنوية عام ٢٠١٩، ص ١٤، ٢٣. متاح على الرابط

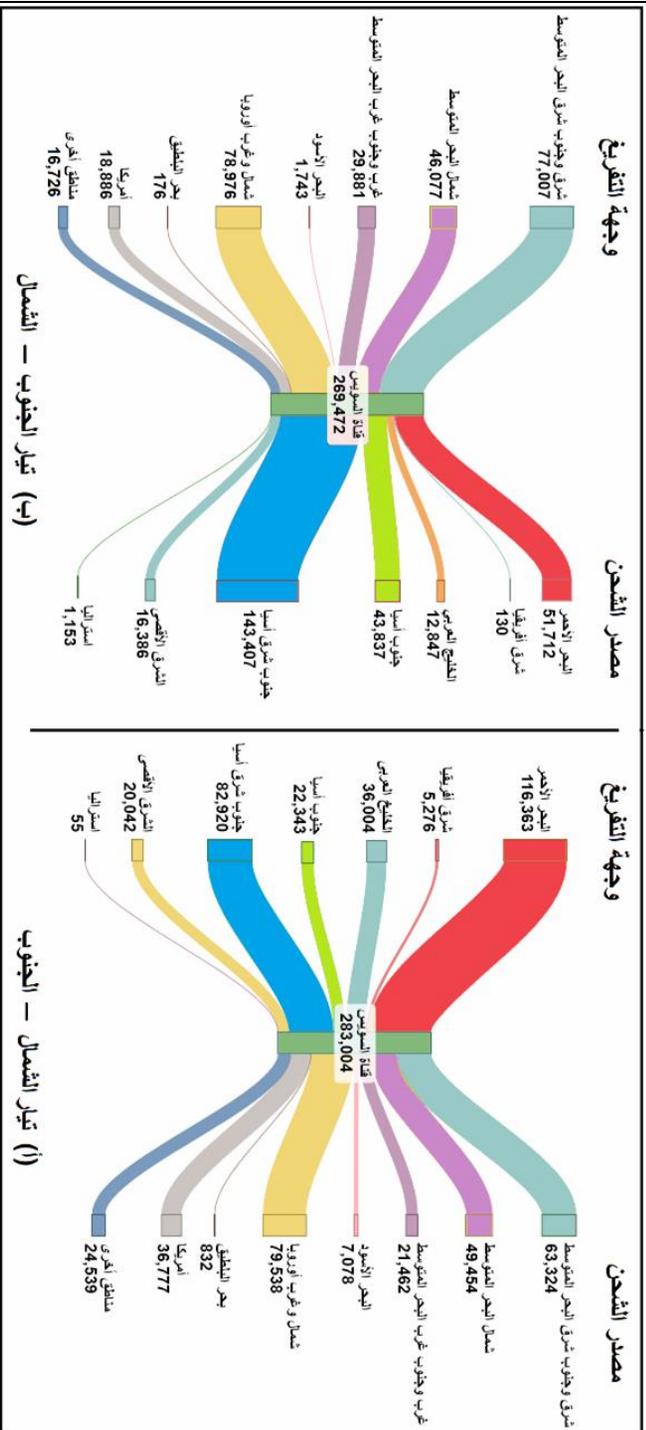
المختصر: <https://tinyurl.com/y4pcx4rb>

منطقة البحر الأحمر بنسبة ٤١.١٪ من إجمالي بضائع تيار الشمال-الجنوب تلتها منطقة جنوب شرق آسيا بنسبة ٢٩.٣٪، أي أن المنطقتين استقبلتا نسبة ٧٠.٤٪ من إجمالي البضائع المحوأة المنقولة في تيار الشمال-الجنوب (شكل ١١-أ).

ويتضح أيضا أن البضائع التي تخص دول الخليج العربي وجنوب آسيا مجتمعة بلغت نسبتها ٢٠.٦٪ من إجمالي البضائع المفرغة، إضافة إلى اعتماد السعودية على موانئها على البحر الأحمر في استقبال بعض كميات من البضائع، أي أن ما يخص الهند والسعودية والإمارات كدول مساهمة في إنشاء وتشغيل مشروع الممر الهندي-الأوروبي يمثل جزء من هذه النسبة.

ومن النظر إلى مناطق الشحن والتفريغ في تيار الجنوب - الشمال (التيار الجنوبي) نجد أن منطقة جنوب شرق آسيا شحنت ما نسبته ٥٣.٢٪ من إجمالي بضائع تيار الجنوب - الشمال، في حين جاءت منطقة البحر الأحمر بنسبة ١٩.٢٪ تقريبا من إجمالي كمية البضائع المحوأة المشحونة من الجنوب إلى الشمال، أي أن هاتين المنطقتين أسهمتتا بنسبة ٧٢.٤٪ من إجمالي البضائع المشحونة، أما منطقتي الخليج وجنوب آسيا فقد أسهمتتا بنسبة ٢١٪ وكانت النسبة الأكبر لجنوب آسيا بنسبة ١٦.٣٪ تقريبا (شكل ١١-ب).

وتستقبل منطقة شمال وغرب أوروبا نسبة ٢٩.٣٪ من إجمالي البضائع المشحونة في تيار الجنوب، بينما استقبلت منطقة شرق وجنوب شرق البحر المتوسط نسبة ٢٨.٦٪ من بضائع تيار الجنوب، أما منطقة شمال البحر المتوسط ومنطقة غرب وجنوب غرب البحر المتوسط فقد جاءت بنسبة ١٧.١٪، و١١.١٪ تقريبا على الترتيب، أي أن هذه المناطق الأربع استقبلت ٨٦٪ من بضائع تيار الجنوب.



شكل (١١) : حجم النضائع المحوَّاة العابرة لقناة السويس عام ٢٠١٩م.

\* حجم النضائع عبارة عن النضائع المحوَّاة وأنواع أخرى غير مصنفة، بلغ حجم النضائع المحوَّاة في تيار الشمال-الجنوب ٢٥٦٢٩٤ ألف طن في حين بلغ حجمها في تيار الجنوب-الشمال ٢٥١١١٤ ألف طن

المصدر: الشكل من اعداد الباحث اعتمادا على: هيئة قناة السويس، احصائيات حركة الملاحة في قناة السويس، النشرة السنوية عام ٢٠١٩، ص ١٤-٢٢ لتيار الشمال/الجنوب، و ص ٢٣-٢١ لتيار الجنوب/الشمال.

مما سبق يتضح أن أي مسار بديل بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا سوف ينافس قناة السويس فيما لا يزيد عن ١/٥ تقريبا من كمية البضائع المحوطة بالمارة بالقناة في الاتجاهين، وهذه كمية كبيرة، مع الأخذ في الاعتبار أن أسعار الشحن ستلعب دورا في التقليل من وطأة المنافسة، وكما سبق وأشرنا فإن النقل البحري مسئول عن نقل ما لا يقل عن ٢٤ مليون حاوية/عام في السنوات الخمسة (٢٠١٨-٢٠٢٢) على المسار البحري بين آسيا-أوروبا ككل<sup>(١)</sup>، ويعني ذلك أن مشروع الممر المقترح يمكن أن ينافس القناة في حجم تجارة الحاويات بين الهند والإمارات والسعودية من جهة، وأوروبا من جهة أخرى كحد أدنى للمنافسة، وبين إقليمي جنوب آسيا والشرق الأوسط من جهة، وأوروبا من جهة أخرى كحد أقصى، أي أن الحد الأقصى الذي سينافس الممر الهندي قناة السويس عليه هو ٤.٨ مليون حاوية / عام (١/٥ من إجمالي البضائع المارة من القناة).

وبالمقارنة مع تجربة مبادرة الحزام والطريق الصينية فإن حجم التجارة المنقولة عبر السكك الحديدية بين آسيا وأوروبا -والتي وصلت أطوالها ١٢ ألف كم- خلال السنوات العشر الماضية تجاوز بالكاد نصف المليون حاوية في العام، وكان عام ٢٠٢١ هو أعلى السنوات بالنسبة لعدد الحاويات المنقولة والتي بلغت تقريبا ٦٠٠ ألف حاوية<sup>(٢)</sup>، وقد تطلبت عملية نقل هذا العدد معدل تردد للقطارات بلغ ١٥.٥٤ قطار/اليوم، بحمولة متوسطة بلغت ١٠٧ حاوية/القطار<sup>(٣)</sup>، وهذا يعني أن الحد الأقصى لعدد الحاويات الداخل في المنافسة بين قناة السويس والممر المقترح (٤.٨ مليون حاوية)، يحتاج إلى ٤٤٨٦٠ رحلة قطار خلال العام، وهو ما يعني تشغيل ١٢٣ قطار/اليوم وبشكل يومي بدون توقف، وبمقارنة هذا الرقم مع بيانات قطارات الصين - أوروبا نجد أنها تبلغ ٨ أضعاف طاقتها، وهو أمر يصعب تحقيقه.

#### خامسا - التحديات الاقتصادية التي تواجه مشروع الممر:

هناك العديد من المشكلات الاقتصادية التي تواجه تنفيذ وتشغيل الممر الهندي الأوروبي، وهي مشكلات فنية، واقتصادية، وتمويلية، وتجارية، ويمكن الإشارة إلى تلك المشكلات على النحو التالي:

١- عدم اكتمال خطوط السكك الحديدية وضخامة القدرة التشغيلية المطلوبة: أظهر تحليل مسار خطوط السكة التي ستربط بين موانئ الخليج وميناء حيفا أن هناك ١٠٩٥ كم من الوصلات لم يتم تشييدها

(1) United Nations (2023), Op.cit,P 10.

(2) Chris B. Wensink, 2023, The Truth About Eurasian Rail Freight Transport, The Diplomat, 18 Sep. <https://thediplomat.com/2023/09/the-truth-about-eurasian-rail-freight-transport/>

(3) Eurasian Rail Alliance index (2021) rail container transportation in eurasia in 2020, P3,8.

(قربانية ثلث المسار)، ومنها ما يقع داخل المملكة السعودية وهي وصلات تربط بين المواني وبعضها، ووصلات تقع داخل الإمارات وهي أجزاء من الخط الرابط بين المواني الإماراتية والحدود السعودية، وكذلك الوصلة الواقعة داخل الأردن. وعلى الناحية الأخرى فإن حجم البضائع الذي يمكن للممر أن يستهدفه هو حجم ضخم جداً ويحتاج لقدرات تشغيلية كبيرة، (سبقت الإشارة إلى ٤.٨ مليون حاوية نمطية)، وتصل هذه القدرات التشغيلية اللازمة على سبيل التقدير ومقارنة مع خطوط سكة حديد أوراسيا إلى تشغيل ١٢٣ قطار/اليوم وهذا أمر صعب تحقيقه.

٢- **التكلفة العالية ومشكلة التمويل:** لا توجد تقديرات أولية لكامل المشروع حتى الآن، ولكن خطوط الأنابيب المخطط انشائها لنقل الطاقة بهذا المشروع تتراوح تكلفتها بين ٣ - ٨ مليار دولار أمريكي، ومن المعروف أن تكلفة إنشاء الخطوط الحديدية الثقيلة Heavy Railways مرتفعة، حيث يبلغ المتوسط العالمي لإنشاء الكيلومتر الواحد منها ١٤.٦ مليون دولار<sup>(١)</sup>، وهذا يعني أن الوصلات المتبقية (١٠٩٥ كم) ستكلف قرابة ١٦ مليار دولار، وهذه تكاليف مد الخطوط، ناهيك عن تكاليف القطارات وغيرها من التكاليف الأخرى، وإذا أضفنا إلى ذلك تكلفة تطوير المواني والخدمات اللوجستية الأخرى فستضاعف التكاليف.

سيواجه مشروع الممر مشاكل في التمويل، فالاتحاد الأوروبي لن يكون ملزم بتمويل الممر بأكمله، كذلك يعاني الاتحاد الأوروبي من ضغوطا مالية بسبب الدعم المقدم لأوكرانيا في حربها ضد روسيا، وكذلك بسبب السياسات الصناعية ودعم التحول الأخضر، وغيرها من الضغوط التي تقلل من قدرة الاتحاد الأوروبي على التمويل<sup>(٢)</sup>، وهذا يتضح من التغيير في مبادرة "إعادة بناء عالم أفضل (B3W)" التي كان هدفها تأمين استثمارات في البنى التحتية بقيمة ٤٠ تريليون دولار بحلول العام ٢٠٣٥، حيث أعيد النظر فيها بعد مرور عام واحد من مجموعة دول G7، والقطاع الخاص، وتم تخفيض المبلغ إلى ٦٠٠ مليار دولار بحلول العام ٢٠٢٧ ضمن إطار الشراكة من أجل البنية التحتية العالمية والاستثمار، ولذا فإن الواضح هو عدم توفر أي تمويل مخصص للمشروع حالياً. فضلاً عن ذلك، سوف يعتمد المشروع على جذب رأس المال الخاص، الذي لن يتوفر إلا في حال تقديم ضمانات للمستثمرين المحتملين وهذه الضمانات يصعب تواجدها في بيئة الشرق الأوسط الساخنة<sup>(٣)</sup>. ولذلك فمن المحتمل أن يبقى المشروع مجرد طموح أمريكي إسرائيلي، وأن تقف الكلفة الضخمة أمام تنفيذه، هذا بخلاف

(1) Alberto Rizzi (2024); The infinite connection: How to make the India-Middle East-Europe economic corridor happen, European Council of foreign Relations, <https://ecfr.eu/publication/the-infinite-connection-how-to-make-the-india-middle-east-europe-economic-corridor-happen/>, P 13.

(2) Alberto Rizzi (2024); Ibid, p 13.

(3) جون جلانبرسي، الحرب تؤثر مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا... ولكن لا تلغيه، معهد الشرق الأوسط،

٥ ديسمبر ٢٠٢٣. متاح على الرابط المختصر التالي: <https://rb.gy/sl5sn3>

احتمال فقدان الحماسة بعد ظهور نتائج دراسات الجدوى، وغيرها من العوامل الفنية والتقنية التي قد تحول دون تنفيذ المشروع.<sup>(١)</sup>

٣- الأداء الضعيف لبعض موانئ الممر: ويتضح ذلك في مؤشر أداء موانئ الحاويات، حيث جاءت موانئ حيفا، وبيرايوس، ومرسيليا في ترتيب متأخر جدا على مستوى العالم (١١٩، ١٢٥، ٣٦٠، على الترتيب عام ٢٠٢٣)، وهي موانئ طرفية سيعتمد عليها في مناولة البضائع من وإلى باقي دول الممر، ويؤدي الأداء المنخفض لهذه الموانئ إلى زيادة أزمات نقل البضائع وزيادة التكاليف، وبالتالي تقل قدرة الممر على تحقيق الميزة التي يسعى لتحقيقها من اختصار الأزمنة والتكاليف عن المسارات البحرية التقليدية. وعلى نفس المنوال تريد أزمات البقاء للسفن والبضائع في موانئ دول المحور الشمالي وخاصة ألمانيا وفرنسا وإيطاليا والكيان الإسرائيلي، وهذه الزيادة في الأزمنة بموانئها ستعكس سلبا على أداء الممر ككل. وإذا أضفنا إلى ذلك الضعف النسبي لبعض الخدمات اللوجستية في بعض دول الممر والتي منها الهند والسعودية والأردن فإن الاستجابة لتوصيل البضائع لوجهاتها بالسرعة المنشودة من هذا الممر هو أمر يصعب تحقيقه.

٤- المبالغة في تقدير الفوائد الاقتصادية للممر: بلغت التقارير الأولية للفوائد الاقتصادية التي سيوفرها الممر من اختصار للأزمنة والتكاليف بنسب كبيرة، وكما سبقت الإشارة فإن الممر يمكنه اختصار الأزمنة التراكمية ب ١٠٪ فقط، تزيد بين بعض الموانئ لتصل إلى أقصاها بنسبة ٣٣٪ تقريبا وفر في الأزمنة بين مينائي حيفا والدمام، في حين أن الوفر يصل -٢.٨٪ بين مينائي موندرا الهندي وبيرايوس اليوناني، وهذه إشارة تهدم فكرة المشروع من قدرته على اختصار الزمن بين الهند وأوروبا وهو الهدف الأساسي للمشروع، وبشكل عام فإن الفائدة الاقتصادية من وفر أزمات النقل بين بعض الموانئ على الممر قد يكون مفيدا لبعض أصناف البضائع سريعة التلف، والبضائع صغيرة الحجم وعالية الثمن، ولكن لن يكون الوضع هكذا في بعض البضائع الأخرى مثل المواد المعدنية والاستخراجية مثلا.

يواجه الممر مشكلة في تكاليف النقل، فعلى النقيض تماما من اختصاره للمسافة، فإنه لن يختصر تكاليف النقل بين الهند وأوروبا مقارنة بالممر المائي التقليدي عبر قناة السويس، حيث إن إضافة عمليات تفريغ السفن في موانئ الخليج وإعادة شحنها في ميناء حيفا أو العكس، سيؤدي إلى زيادة تكاليف تلك العمليات إضافة لزيادة الزمن، وهذا ما سيؤدي إلى ارتفاع تكاليف النقل عبر الممر المقترح عن تكاليف الشحن البحري بقرابة ٩٨٪ بين مينائي أبو ظبي وحيفا، و٩٢٪ بين أبو ظبي وبيرايوس، و٩١٪ بين موندرا وحيفا، و٨٨٪ تقريبا بين موندرا وبيرايوس، ويؤكد ذلك ما كتبه الكاتب الهندي "سواميناثان أيار" في صحيفة times of India أنه "بقدر ما يعمل الممر على تحسين علاقاتنا

(١) ربيع محمد يحيى (٢٠٢٣)، مرجع سبق ذكره، ص ١٨.

بالإمارات والسعودية بقدر ما يضر بعلاقتنا بمصر، كما أن النقل في قناة السويس لا يزال أرخص وأقل تعقيد، فقد يكون الممر منطقياً من الناحية السياسية لكنه يتعارض مع اقتصاديات النقل<sup>(١)</sup>.

٥- **المنافسة الشديدة:** يعاني هذا الممر - إذا ما أصبح واقعا - من منافسة شديدة مع ممرات مماثلة تربط ما بين آسيا وأوروبا، منها ماهو قائم مثل خطوط السكك الحديدية الأوراسية ضمن مبادرة الحزام والطريق الصينية، وممر الشمال - الجنوب عبر إيران وروسيا إلى أوروبا، ومنها ما هو مخطط كطريق التنمية عبر العراق وتركيا، إضافة لتنافسها مع الممرات المائية التقليدية، وهذه المنافسة ستؤثر سلباً من جهات عدة سياسية واقتصادية، وفي الغالب ستحسم المنافسة لصالح الممرات الأخرى، وخاصة ممرات السكك الحديد الأوراسية بين الصين وأوروبا، والتي نقل تكاليف الشحن فيها للوحدة عما ستكون عليه في الممر، نظراً لقلة العمليات اللازمة للنقل، حيث تنقل البضائع على طول الممرات الأوراسية الحديدية من الصين إلى أوروبا عبر القطار، أما الممر الهندي فهو ممر متعدد الوسائط وستتكرر عمليات الشحن والتفريغ بين مصادر البضائع ووجهاتها.

ومن جهة أخرى فإن منافسة الهند للصين في هذا الإطار منافسة خاسرة اقتصادياً بالنسبة للهند وحلفائها، ويكفي هنا أن نشير لقدرة الصين على التأثير على المشروع بشكل عام، فـشركة "كوسكو" الصينية COSCO تدير خطأً بحرياً رئيساً للشحن من الهند إلى أوروبا، كما أن نفس الشركة تقوم بتشغيل محطة حاويات في ميناء خليفة في أبو ظبي، وكذلك فإن مجموعة "شنگهاي للموانئ الدولية" تدير ميناء "خليج حيفا"، وتنافس ميناء حيفا الكبير المدار من قبل تحالف من مجموعة "أداني" الهندية وشركاء محليين، كذلك توجد الصين في ميناء بيرايوس اليوناني، حيث تمتلك شركة "كوسكو" نسبة ٦٧٪ من الميناء، وأخيراً فإن استحواد شركة "أوشن ريل" التابعة لـ"كوسكو"، في عام ٢٠١٩، على ٦٠٪ من شركة "بيرايوس أوروبا-آسيا للسكك الحديد اللوجستية" المسؤولة عن نقل البضائع من ميناء بيرايوس إلى جميع أنحاء أوروبا ودول في آسيا. فضلاً عن امتلاك شركات صينية خطوط قطارات نقل البضائع عبر أوروبا، ومن ضمنها خط "الصين-أوروبا السريع"، والخط "المجري-الصربي السريع"<sup>(٢)</sup>، كل ذلك يجعل كفة الصين وحلفائها الذين تتعارض مصالحهم مع الممر الهندي كفة راجحة.

(1) Swaminathan S Anklesaria Aiyar, IMEC makes great political sense but is it economically viable?, times if India, Sep 23, 2023, 19:55.  
<https://timesofindia.indiatimes.com/india/imec-makes-great-political-sense-but-is-it-economically-viable/articleshow/103892850.cms>

(2) مركز الإمارات للدراسات، وحدة الدراسات الآسيوية (٢٠٢٣): التنافس التكاملي: ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا ومبادرة الحزام والطريق، <https://epc.ae/ar/details/scenario/altanafus-altakamuli-mamar-alhind-alsharq-alwubadadarat-alhizam-waltariq>، ٤ أكتوبر ٢٠٢٣.

٦- تضارب المصالح الاقتصادية: تتداخل المصالح الاقتصادية لدول عديدة وجهات أخرى فاعلة في الإقليم وفي الاقتصاد العالمي، ولذا فإن مشروع الممر سيؤدي لتضارب المصالح الاقتصادية والجيوسياسية، وعلى سبيل المثال فإن المشروع يتعارض مع مصلحة مصر كدولة مالكة لقناة السويس، وذلك من منطلق التأثير الذي تم الترويج له من أن المشروع سيؤثر على إيرادات قناة السويس بسبب أنه يختصر المسافة والزمن بين أوروبا ومنطقة جنوب وجنوب شرق آسيا، ومن شأن مصر أن تعمل على إفشال تلك الميزات من جهتين هما؛ عنصر المنافسة في التكاليف من خلال تقليل تكاليف عبور السفن لقناة السويس، وبالتالي تزيد منافسة قناة السويس للممر وليس العكس، وكذلك عنصر السرعة حيث تعمل مصر حالياً على بناء خط سكة حديد القطر الكهربائي السريع بين مينائي العين السخنة والإسكندرية وسيتم إلى العلمين، وتخطط لمزيد من المراكز اللوجستية والمواني الجافة، بحيث يكون هناك بديلاً للمشغلين والناقلين يمكنهم اللجوء إليه إذا ما تعلق الأمر بالتكاليف.

يستبعد مسار الممر مشاركة كلا من تركيا وإيران، ولدى كل منهما مشاريعه المماثلة، فالأولى تعمل مع العراق على مخطط لمشروع "طريق التنمية" الذي سيبدأ من ميناء الفاو الكبير على الخليج العربي، ويمتد إلى تركيا ومنها إلى أوروبا، في حين أن إيران ترى في المشروع استبعاد واضح لها، ولطريقها (طريق الشمال - الجنوب) الذي كانت الهند أحد المشاركين فيه، وكذلك ترى في المشروع مزيداً من محاولات العزل الاقتصادي والسياسي المتعمد لإيران من المنطقة، وهو أمر يتعارض بشكل كبير مع السياسة الخارجية الإيرانية، ولن تسمح به بشكل أو بآخر.

يغفل المشروع المصالح التي ستتضرر للشركات التي تمتلك أساطيل من السفن والناقلات وكذلك منظومة الشحن البحري بوجه عام، والتي تستخدم مسارات أخرى منها قناة السويس إذا ما كان الممر فاعلاً إلى هذا الحد، وهذه الشركات يمكنها أن تضغط على الممر من حيث تقليل تكاليف الشحن والتأمين من خلالها، وهذا يمكنه أن يزيد من فارق التكاليف بين النقل البحري والنقل عبر الممر الهندي، مما سيؤدي للانصراف عن الشحن عبر الممر، مما يمكن أن يهدد التشغيل الاقتصادي له، خاصة وأنه سيعتمد في تمويله على القطاع الخاص.

#### الخاتمة:

وأخيراً وليس آخراً، فلا تعني المعوقات استحالة تنفيذ المشروع، ولا تعني المكاسب الاقتصادية ضماناً لتنفيذه أيضاً، فليس هناك استحالة لتنفيذ المشروع بما أن التنفيذ نجح في مشروعات السكك الحديدية الأوراسية بين الصين وأوروبا ضمن مبادرة الحزام والطريق، ولكن وكما سبق العرض فإن حجم التجارة المنقولة وتكاليف النقل في السكة الحديد الأوراسية، تتدرج بتواضع المكاسب الاقتصادية من مشروع الممر الهندي، وإذا أضفنا إلى ذلك البيئة المختلفة للممر الهندي المتمثلة في بيئة الشرق

الأوسط الساخنة، وكذلك المقاربات الإقليمية بين الدول المتضررة، والتي لاح منها في الأفق التقارب بين تركيا ومصر وإيران، وكذلك بين تركيا وسوريا والعراق لتطبيع العلاقات بينها، والعلاقات الاقتصادية بين دول المنطقة والصين والتي يمكن أن تتضرر بسبب هذا المشروع، كل هذا من شأنه أن يمثل نقاط قوة في كفة الدول المتضررة اقتصاديا وجيوسياسيا من الممر، مما قد يؤدي لإفشال أو فشل المشروع، خاصة بعدما كشفت الأحداث الأخيرة في الحرب على غزة الوجه الحقيقي للكيان الاسرائيلي، والذي زوّد متانة تلك الحواجز الشعبية والسياسية والاقتصادية بينها وبين دول عديدة بمنطقة الشرق الأوسط، وسيزيد من التخوفات الإقليمية من الشراكات مع هذا الكيان في هكذا مشروعات، فلا يعقل مثلا أن تحرر أوروبا تجارتها من المشاكل الجيوسياسية في باب المندب، لتسلم رقيتها إلى مشاكل أخرى تمتد عبر ٢٠٠٠ كم بالقرب من دول أخرى قد تكون معادية، أو لفصائل أخرى معادية لإسرائيل نفسها.

إن المبالغة في المكاسب الاقتصادية للممر الهندي الأوروبي وإغفال مناقشة المشكلات والتخوفات الإقليمية والأمور الفنية الأخرى، قد يحول دون إتمام المشروع، أو على الأقل قد يجعل من الممر ممرا إقليميا لا دوليا، لخدمة التجارة الإسرائيلية أكثر من خدمة التجارة الأورو-هندية، وفي هذه الحالة فلن تتضرر قناة السويس. وإذا أضفنا إلى ذلك ما تقوم به مصر من خطط لتنمية البنى التحتية للنقل في كل قطاعاته، فتنمية قطاعات الموانئ المصرية، وشبكات القطار الكهربائي السريع، والاتجاه نحو المراكز اللوجستية والموانئ الجافة، وتنمية خطوط نقل الطاقة، وكذلك تحضير سيناريوهات لضمان مرونة قناة السويس واقتصاديات النقل عبرها مع التغيرات الجارية والمقبلة، كل هذه الأمور تعد ضرورية ولا بديل عنها، بل ويجب الإسراع في تنفيذها، حتى تظل قناة السويس هي الخيار الأفضل اقتصاديا، كذلك فإن على مصر الإسراع بالمزيد من التنمية في المنطقة الاقتصادية لقناة السويس SCZone فهي يمكنها أن ترجح كفة قناة السويس في المحاولات المتكررة لتدشين مشروعات منافسة للقناة، وعلى ناحية أخرى فإن التوجه المصري نحو القرن الأفريقي لدعم الصومال واريتريا والتقارب مع اليمن والدول المحيطة بباب المندب وخليج عدن عموما يعد توجها مهما لجعل القناة خيارا أفضل اقتصاديا وأمنيا للنقل بين أوروبا المحيط الهندي ودول شرق آسيا.

## المصادر والمراجع

١. روبييرتا غاتي وآخرون (٢٠٢٤)، الصراع والديون في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، منشورات مجموعة البنك الدولي.
٢. سعيد عبده (١٩٨٩): مواني دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة في جغرافية النقل البحري، مجلة رسائل جغرافية، العدد ١٢٤، الجمعية الجغرافية الكويتية وقسم الجغرافيا بجامعة الكويت، الكويت.
٣. — (٢٠١٠)، جغرافية النقل مغزاها ومرماها، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة.
٤. مركز دبي للإحصاء، إحصاء عدد الحاويات التي تم مناوئتها في ميناء جبل علي، الموقع الرسمي [https://www.dsc.gov.ae/Report/DSC\\_SYB\\_2022\\_11\\_07.pdf](https://www.dsc.gov.ae/Report/DSC_SYB_2022_11_07.pdf) تم الدخول بتاريخ ١٧-٣-٢٠٢٤.
٥. الهيئة العامة للإحصاء ٢٠٢٣، بيانات النقل البحري بالمملكة، بيانات منشورة في شكل جدولي على الموقع <https://www.stats.gov.sa/ar/1179> تم الدخول بتاريخ ٢١-٣-٢٠٢٤.
٦. الهيئة العامة للمواني السعودية، المواني السعودية <https://mawani.gov.sa/ports> تم الدخول بتاريخ ٢١-٣-٢٠٢٤.
٧. هيئة قناة السويس، احصائيات حركة الملاحة في قناة السويس، النشرة السنوية عام ٢٠١٩، ص ١٤، ٢٣ متاح على الرابط المختصر: <https://tinyurl.com/y4pcx4rb>
٨. هيئة مواني أبو ظبي، مرفاً الفجيرة: <https://www.adports.ae/ports-terminals/terminals/fujairah-terminals/> تم الدخول بتاريخ ١٧-٣-٢٠٢٤.
9. AD ports Group, 2023, Integrated Annual Report and Accounts 2022 <https://www.adportsgroup.com/en/investors/annual-report-0020x>.
10. Adani Groub, Adani Ports And Special Economic Zone Ltd., Welcomes The Master, Officers And Crew To Mundra Port, <https://www.adaniports.com/-/media/Project/Ports/PortsAndTerminals/Mundra-Documents/Marine-Documents/Port-Information-Booklet.pdf>
11. Aecom (2016), Master Plan For Kandla Port, [http://sagarmala.gov.in/sites/default/files/5.Final\\_Master\\_Plan\\_Kandla.pdf](http://sagarmala.gov.in/sites/default/files/5.Final_Master_Plan_Kandla.pdf).
12. Average speed of goods trains on DFCs increases to 40 km/hour, <https://www.maritimegateway.com/average-speed-of-goods-trains-on-dfcs-increases-to-40-km-hour/> تم الدخول بتاريخ 26-7-2024
13. Chris B. Wensink, 2023, The Truth About Eurasian Rail Freight Transport, The Diplomat, 18 Sep. <https://thediplomat.com/2023/09/the-truth-about-eurasian-rail-freight-transport/>
14. DP World, Jabel Ali port, <https://transportlogisticsea.com/wp-content/uploads/2023/09/fbecefd7ebfb4dcd8df8a194d512648d.pdf>.
15. DP world, Jebel Ali Port – Dubai’s gateway to the world, <https://wpassets.porttechnology.org/wp-content/uploads/2019/05/25183954/PT41-14.pdf>.
16. Drewry, World Container Index: Correlations and methodology, available on <https://www.drewry.co.uk/logistics-executive-briefing/logistics-executive-briefing-articles/world-container-index-correlations-and-methodology> , retrieved at 23-7-2023.

17. ERAI, (2024) Rail container transportation in the Eurasian space in 2023 report, <https://index1520.com/en/analytics/konteynerye-zheleznodorozhnye-perevozki-na-evraziyskom-prostranstve-v-2023-godu/>.
18. Eurasian Rail Alliance index (2021) Rail Container Transportation In Eurasia In 2020.
19. Eurasian Rail Alliance Index (ERAI), (2023); Rail Container Transportation In The Eurasian Space In 2022.
20. Haifa Port, 2019, Haifa port Looking to the future, <https://www.haifaport.co.il/wp-content/uploads/2019/05/booklet-en.pdf>.
21. India-Middle East-EU corridor to have multiple routes, but hurdles remain, <https://www.thehindu.com/news/national/india-middle-east-eu-to-have-multiple-routes-but-hurdles-remain/article67315835.ece>
22. IR CLASS (2020), Jawaharlal Nehru port Trust (JNPT) Risk Assessment report [https://jnport.gov.in/filedata/JNPT\\_RA\\_FINAL\\_23\\_2020\\_06\\_02\\_13\\_15\\_50.pdf](https://jnport.gov.in/filedata/JNPT_RA_FINAL_23_2020_06_02_13_15_50.pdf).
23. Jean-Paul Rodrigue (2022) Port Economics, Management and Policy, New York: Routledge, e-copy; <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/ports-and-container-shipping/country-port-level-liner-shipping-connectivity-index/>
24. Marseille-Fos port , Marseille Port Annual Report 2022, [https://www.marseille-port.fr/sites/default/files/2024-02/RA\\_2022\\_A5\\_EN.pdf](https://www.marseille-port.fr/sites/default/files/2024-02/RA_2022_A5_EN.pdf) .
25. Marseille-Fos port , Marseille Port Sectors, <https://www.marseille-port.fr/en/multi-purpose-port#>.
26. Piraeus Port Authority (PPA), Piraeus port terminals, <https://olp.gr/en/services/container-terminal> , تم الدخول بتاريخ 22-3-2024.
27. Port of Fujairah, the infrastructure overview of port of Fujairah, <https://fujairahport.ae/port-overview/infrastructure-overview/>, تم الدخول بتاريخ 17-3-2024.
28. Porti dello stretto, Messina Porti , <https://www.portidellostretto.com/porti/messina/> , تم الدخول بتاريخ 22-3-2024.
29. Shanghai Shipping Exchange (SSE); Compilation and Publication of SCFI, <https://en.sse.net.cn/indices/fqaennew.jsp>
30. The White House, 2023, Memorandum of Understanding on the Principles of an India - Middle East - Europe Economic Corridor , Septamber, 9., <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/>, تم الدخول بتاريخ 2-8-2024.
31. UNCTAD (2023) Review Of Maritime Transport 2023, <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023>.
32. UNCTAD, Port liner shipping connectivity index, quarterly, <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/reportInfo/US.PLSCI>.
33. World Bank (2023); Connecting to Compete 2023 Trade Logistics in an Uncertain Global Economy The Logistics Performance Index and Its Indicators, Washington, DC.
34. World Bank Group, (2024); Transport Global Practice, The Container Port Performance Index 2023; A Comparable Assessment of Performance based on Vessel Time in Port, Washington, DC.
35. World Bank, Metadata Glossary, Liner shipping connectivity index, <https://databank.worldbank.org/metadataglossary/world-development-indicators/series/IS.SHP.GCNW.XQ> تم الدخول بتاريخ 15-7-2024
36. Zhang, X. & Schramm, H.J. (2020). Assessing the market niche of Eurasian rail freight in the belt and road era. The International Journal of Logistics Management, 31(4).

المواقع الإلكترونية :

٣٧. موقع الخطوط الحديدية السعودية، شبكة الخطوط الحديدية بالملكة السعودية  
<https://www.sar.com.sa/ar/about-sar/ournetwork/>
٣٨. موقع مركز رؤية للدراسات، الرابط المختصر التالي: <https://shorturl.at/4yGJq> تم الدخول بتاريخ ٢٠٢٤-٣-١٧.
٣٩. الموقع الرسمي لشركة DP world المشغلة للميناء جبل علي، تم الدخول بتاريخ ٢٠٢٤-٣-١٧  
<https://www.dpworld.com/news/releases/dp-world-reports-ahead-of-market-volume-growth/>
٤٠. الموقع الرسمي لمجموعة مواني أبو ظبي: <https://www.adports.ae/ar/> تم الدخول بتاريخ ١٨-٣-٢٠٢٤.
٤١. الموقع الرسمي لميناء جواهرلال نهرو [https://www.jnport.gov.in/jnpt\\_info](https://www.jnport.gov.in/jnpt_info) تم الدخول بتاريخ ٢٠٢٤-٣-١٧.
٤٢. موقع شركة DW World، باللغة العربية <https://www.dpworld.com/ar/uae/ports-and-terminals/jebel-ali-port> تم الدخول بتاريخ ٢٠٢٤-٣-١٧.
٤٣. خريطة شبكة الشركة الحديدية السعودية  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rail\\_transport\\_map\\_of\\_Saudi\\_Arabi\\_a.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rail_transport_map_of_Saudi_Arabi_a.png)
٤٤. مركز رؤية للدراسات الاستراتيجية متاح على الرابط المختصر التالي: <https://rb.gy/fsjv9p>
٤٥. خريطة سكة حديد (الاحتلال الاسرائيلي)  
[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/22/Israeli-Palestinian\\_Railways.svg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/22/Israeli-Palestinian_Railways.svg)

---

**The India Middle East Europe Economic Corridor (IMEC):  
A Geo-Economic Analytical Study****Ahmed Younes Saleh\*****Abstract**

The India-Europe-Middle East Economic Corridor project was announced during the G20 Summit held on September 9-10, 2023, in New Delhi, India. This project aims to establish multimodal routes for transporting goods, high-speed communication lines connecting Europe and Asia, and transport lines for hydrogen energy between the Middle East and Europe. The participating countries in the launch of this project include India, the UAE, Saudi Arabia, The Israeli occupation state (Israel), the European Union, (Greece, Italy, France, and Germany), and the USA.

European countries have been seeking alternatives to the trade routes that connect them to South and Southeast Asia via Bab al-Mandab Strait, and the Suez Canal. This has led to the proposal of an economic corridor linking India, the Middle East, and Europe, like the Chinese Belt and Road Initiative. This multi-modal corridor would combine sea and land transportation, featuring a high-speed railway line that facilitates trade between India and Europe while helping to bypass tensions in the Bab al-Mandab region.

Many newspaper articles have exaggerated the economic benefits of this project, claiming it could reduce travel distance and time by 40%. However, the findings of this article indicate that the actual reduction in travel time is only about 10%. Additionally, the costs associated with the Indian Corridor are higher than those of the traditional sea route through the Suez Canal. If this corridor is successfully implemented, It may reduce the Suez Canal's share of container traffic by no less than 5% of the total containers currently passing through it.

The project encounters multiple economic challenges, such as rising transportation costs along the proposed route, conflicting economic interests among the corridor countries and key regional nations, as well as the overall high costs associated with the project. Furthermore, there is significant competition from other proposed international corridors. While these challenges may not completely prevent the project's implementation, they could restrict the Indian corridor's effectiveness, making it primarily serve Israeli trade rather than facilitating trade between Europe and India.

**Keywords: Economic Corridor - Bab al-Mandab - Suez Canal  
- International Trade - Maritime Transport.**

---

\* Lecturer, Geography and GIS Department, Faculty of Arts, Fayoum University.  
[ays01@fayoum.edu.eg](mailto:ays01@fayoum.edu.eg)